

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro

5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINAN-
ÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO
e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA
MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone: P B X 2 0158

REMINGTON MODELO 16



109--RUA NOVA DO ALMADA--LISBOA

COIMBRA-R. Ferreira Borges, 117

FARO-R. Direita, 19

PORTO-R. Mousinho da Silveira, 73

VINHOS DO PORTO

FONSECA'S

Marca com mais de um século de existência

DELICIAM A BOCA
e perfumam o espaço

BICICLETAS

A Prestações
sem aumento de preço



12

Prestações mensais
e iguais desde

5 9 \$ 0 0

Elgin, Thomann, Helios, Raleigh,
Chandler, PNEUS «MICHELIN»

ARMANDO CRESPO

116, Rua do Crucifixo, 124—Telefone 27027
LISBOA

**HEMORROIDAL
VARIZES—FLÉBITES
Ridelines Pills**

dos Laboratórios ARNAUD, de Paris

AUTORISADO PELA DIRECÇÃO GERAL DE SAUDE

O PRODUCTO QUE FALTAVA SOB ESTA FORMA
E COM ÊSTE VALOR

Suprime as pomadas, supositórios, banhos, etc.
que são apenas paliativos

Acção rápida e segura, nas HEMORRAGIAS, DORES
e PRURÍDOS. Reducção e desaparecimento
das HEMORROIDAS

À VENDA NAS FARMÁCIAS:

TEIXEIRA LOPES & C.^a, Rua do Ouro, 154—ESTÁCIO, Rocio
AVELAR, Rua Augusta, 225—LIBERAL, Av. da Liberdade, 215

E NAS BOAS FARMÁCIAS

Representante exclusivo em Portugal

E. NEUVILLE DA CONCEIÇÃO, LIMITADA

Rua da Magdalena, 46, 2.^o

LISBOA

TELEFONE 2 3572

RESTAURANTE

DO

Entroncamento

Sob a direcção de

FRANCISCO MÉRA

Otimo serviço de mesa

Almoços e Jantares

por encomenda

Entroncamento-Estação



Perola do Rocio

CASA ESPECIALISADA EM CHÁ E CAFÉ

BOLACHAS, | CHOCOLATES
E BONBONS

Encomendas para fora contra reembolso

Telefone 20744—ROCIO, 105

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA

DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Sede para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

Manual do Viajante em Portugal

Nova Edição, em preparação



ARMAS

Não compres armas de caça, recreio ou de defesa, sem consultar a

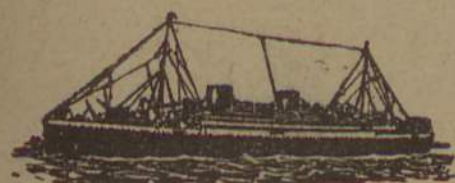
ESPINGARDARIA BELGA

RUA DOS CORREIROS, 269

(Frente à Praça da Figueira)

LISBOA

TELEFONE 22921



Mala Real Ingleza

(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» **James Rawes & Co.** Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23252-3-4. Para os paquetes da classe «H» **E. Pinto Basto & Ca. Lda.** Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: **Tait & Co.** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



Controlae os vossos veículos, as vossas máquinas, o vosso pessoal com os RELÓGIOS de controle

«ZENITH-Recorder»

o mais perfeito e prático que tem aparecido no mercado

OLIVEIRA & CORTE REAL, L.^{DA}

Rua dos Fanqueiros, 62, 1.º

LISBOA

AGENCIA C. P. L.

COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES, REPRESENTAÇÕES nacionais e estrangeiras—ANÁLISES QUÍMICAS e BIOLÓGICAS sob a direcção do Snr. Dr. Jorge Capinha—SONOTONE—o melhor aparelho para surdos, fazendo voltar a audição e reeducando os ouvidos—SURDOTONE especialidade estrangeira para VERTIGENS, SURDEZ e ZUMBIDOS. À venda nas Farmácias ao preço de Esc. 25\$00 cada frasco, para as províncias ao mesmo preço. Portes grátis.

Escritório e Laboratório, no Pôço do Borratem, 33, s/loja--Telef. 28352--LISBOA

Adega Regional de Colares

F U N D A D A E M 1931

Grémio de Viticultores

Sede: COLARES-BANZÃO

Telefone: COLARES 10

Telegramas: «Regional Colares»

Instituição oficial que labora em comum as uvas características da região de Colares, e que garante, com a sua direcção técnica e fiscalização, a genuinidade e pureza dos vinhos por essa forma fabricados.

«Não é de louvaminha, nem de lisonja, que tenho a satisfação de lhes afirmar que trouxe da visita à vossa Adega a melhor impressão, sob todos os pontos de vista, moral, material e social e designadamente aquela relevante percentagem de acção humanitária, que é a facêta altamente simpática da vossa utilíssima organização».

(CASA DO DOURO)
GRÉMIO DOS VINICULTORES
DO CONCELHO DE ALIJÓ

Alijó, 27 de Janeiro de 1936

Pela Direcção

a) Manuel Carvalho de Maos



COIMBRA Santa Clara

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto 1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Coimbra, Santa Clara. — Factos lamentáveis a depôr contra a vida de hoje, em matéria de especulação e exploração..., por SOEIRO DA COSTA. — A Companhia da Beira Alta em 1935, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — I.ª Conferência Económica do Império Colonial Português. — Publicações recebidas. — O que todos devem saber. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Pelos vinhos de Portugal. — Portugal turístico. — Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — O Telefone, por ALBERTO SANTA CRUZ. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Linhas estrangeiras. — Parte oficial. — Há quarenta anos

1 9 3 6

ANO XLVIII

16 DE JULHO

NÚMERO 1166

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAÑA (>) ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

FACTOS LAMENTÁVEIS

A DEPOR CONTRA A VIDA
DE HOJE, EM MATÉRIA DE
EXPECULAÇÃO E EXPLORAÇÃO...

P o r S O E I R O D A C O S T A

E forçoso que em todo o mundo tudo se modifique, por maneira a que se vá ao encontro, sem demora, dos sedentos de condições sociais, onde caibam as justissimas aspirações dos povos, particularmente no que diz respeito a melhor e económica alimentação e satisfação de necessidades, inadiáveis de espirito.

Só e só, o egoismo revoltante e uma desmedida ambição, frustram êsses tão legítimos e naturais anceios.

O protesto é tanto mais justificado, e tem, infelizmente, fóros de legítima revolta, quando por tóda a forma se reconhece que aumentou sensivelmente a graduação em todos os países, o que determinaria a abundância nos mercados e consequente barateamento, o que em muito beneficiaria os que, em maior número, têm um fraco poder de aquisição.

Saber-se que a alta de preços é origem não de fracos anos de produção, o que, ainda assim, não deve colher, porque produz-se a menos mais, o que entretanto a mais se produz noutros mas de uma iniqua exploração e especulação, — não pode o caso ser olhado indiferentemente, como a sangue frio, pois que a humanidade — a sua parte honesta e inteligente, constata os factos e conhece das razões.

Dois factos se nos antolham motivos poderosos para que a humanidade consumidora, apenas, — se perca em assomos de justissima revolta, quando êles refletem tóda a verdade, no que asseveramos sobre o egoismo e exploração actuais:

— «A Argentina deita ao mar toneladas de trigo — do excesso admirável da sua produção; queima milhares de cabeça de gado lanigero e bovino, quando se nota a falta noutros países»; — assim se fez éco na imprensa mundial.

Como explicar êste facto? Por si só não diz tudo?

Como se faz isto em pleno século XX e dado o estado social da Europa?!

— «Na América queimam-se alguns milhares de pianos!!».

Prefere-se isto, a baixar o custo!!

E tanta gente a querer que lhe matem a fome!

E tanto artista privado dos elementos que lhe permitiriam a revelação dos primôres do seu poder creador!

Porque se tira aos outros aquilo que lhes falta, e que é *nefando crime* privar-se quando exuberantemente tudo se produz e fabrica?!

¡¡ Quantos se definham que poderiam ser elementos válidos e fortes e quantos artistas sublimes se perdem e se não chegam sequer a revelar!!

A COMPANHIA

DA

BEIRA ALTA

EM 1935

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

SÃO tristemente ilucidativos ao presente os relatórios das Companhias de Caminhos de Ferro, pois acusam a teimosa queda de receitas, a que é forçoso fazer corresponder implacável compressão das despesas com prejuízo da esmerada conservação das linhas e da melhoria destas, do material e dos serviços.

É um período de assustadora decadência, que os poderes públicos presenciam com descaroável indiferença, com uma espécie de fatalismo, que julga condenados os caminhos de ferro e por isso os não defende suficientemente de concorrências nocivas e injustificáveis.

A concorrência de caminhetas desvia passageiros e tráfego rico de mercadorias. Para o caminho de ferro fica o tráfego pobre, que se desloca por grandes massas.

Mercê da vantagem do transporte rápido de porta a porta, multiplicam-se as carreiras nas estradas paralelas às linhas férreas, em vez de se fazerem as que a estas afluem e servem assim regiões desprovidas de comunicações fáceis.

Por êste caminhar as linhas férreas chegarão tôdas ou quasi tôdas á situação deficitária na exploração, de falência perante os encargos da sua dívida e de impossibilidade de melhoramentos e renovação da via e do material circulante.

E continua-se todavia, a encarecer a sua imprescindível função económica e militar!

Vemos a França, a Itália, a Inglaterra, a

Alemanha, todos os países defenderem a sua rede ferroviária, aceitarem resolutamente sacrifícios para manter o seu crédito, renovar o seu material, electrificar as principais linhas e construir, até outras, novas. Entre nós...

* * *

Tenho presente o relatório de 1935 da Companhia da Beira Alta, que prima pela administração modelar e por enquanto não vira sobremodo acentuado o descenso das receitas. Pois bem: o ano findo trouxe-lhe uma quebra de receitas de 534.651\$91.

E como as despesas tiveram de subir 386.116\$74 por causa de inadiável renovação de via, as receitas líquidas da exploração desceram 920.768\$65, e ficaram reduzidas a 1.352.239\$25.

Ao mesmo tempo a receita de impostos desceu 108.663\$55.

Vejamos como se repartiu a quebra de receitas pelos seus diferentes ramos, indicando-as em contos:

Passageiros. . . .	4.450,3 + 49,4
Grande velocidade. .	1.226,2 + 41,7
Pequena velocidade	6.920,2 - 560,1
Fóra do tráfego . . .	160,5 - 65,8

Apezar do sensível aumento da g. v.: passageiros e recovagens, a considerável quebra na p. v. excedeu muito êsses aumentos.

Como se explica? Pelo mau ano agrícola, quebra de exportação de madeiras e pela concorrência da camionagem, que o Estado favorece, pois, como se lê no relatório, «*continúa a manifestar-se a orientação até hoje seguida na construção e reparação das estradas, cuidando-se em especial das que alimentam a concorrência ás nossas linhas, Apezar das insistentes diligências feitas ainda continuam por terminar as de Fornos a Aguiar da Beira, de Vila Franca a Cogula e de Adão a Vila Fernando, que nos são favoráveis*».

As diminuições de mercadorias foram principalmente as seguintes:

2.840	toneladas de	farinhas
3.480	»	» vinhos
3.390	»	» batatas
6.401	»	» madeiras
1.850	»	» lenhas

No que respeita á quantidade de passageiros, encontramos os seguintes resultados:

	1935		1934	
	N.º	Receita (contos)	N.º	Receita (contos)
1. ^a classe	13.275	338,7	13.532	329,0
2. ^a »	63.627	1.151,1	66.319	1.168,3
3. ^a »	601.322	2.449,5	589.748	2.417,0
Cobranças suplementares		517,1		492,5

Houve pois aumento de 8.623 passageiros, que se deu na 3.^a classe e compensou a diminuição das outras duas.

No serviço internacional houve os seguintes passageiros:

1. ^a classe.	2.667	2.498
2. ^a »	10.729	9.890
3. ^a »	3.665	4.163
Total.	17.061	16.551

Houve um pequeno aumento, que se deu na 2.^a classe.

No «Sud-Express», houve o aumento de 172 passageiros de 1.^a e 1.425 de 2.^a.

Nas recovagens houve menos 692 toneladas e mais 90 contos de receita. A diminuição na p. v. foi de 9.712 toneladas e 560 contos.

A elevação dos fretes do carvão para o pôrto da Figueira, devida aos encargos que nêle são impostos à navegação, obriga a Companhia a deixar de receber por lá o carvão, ao contrário do que fizera em 1935.

A Caixa de Aposentações elevou o seu capital a 5335 contos, ou mais 583,5 que em 1934.

A conta geral de exploração mostra que a receita foi de 150.483\$58 por quilómetro e a despesa 45.138\$76.

Os encargos obrigatórios das obrigações de 1.^o grau e de amortisação das do 2.^o grau são cumpridos.

Depois de deduzidos outros encargos, o saldo da Conta de Ganhos e Perdas representou 169.631\$95, que passam a conta nova e se juntam ao saldo de 402.954\$50 de 1934.

Ficou bastante adiantado o novo tramo metálico da ponte de Mortágua e estão aprovados os projectos de renovação de outras obras metálicas, que a Companhia tem de executar, o que representa pesado encargo.

* * *

Continuou a Companhia fiel às suas normas de boa e inteligente administração. Nas suas oficinas prossegue o fabrico de carruagens que mereceu, há pouco, justo louvor oficial.

Aqui manifestamos o nosso profundo pesar pela morte do seu inteligente e dedicado administrador-delegado, o sr. Visconde do Marco, antigo engenheiro militar, cuja acção, conjugada com a do Inspector geral técnico e director da exploração, engenheiros Abranches e Arruda, se traduziu na criteriosa gerência da Companhia.

Paz à sua alma!



Cascata e ponte sobre o Fresser



O caminho de ferro suíço de Gornergrat com o Monte Rosa ao fundo (4.038 metros de altura)



Um grupo de convidados à saída da Adega Regional

I CONFERÊNCIA ECONÓMICA

DO

IMPÉRIO COLONIAL PORTUGUÊS

ENTRE as muitas manifestações em honra dos delegados á I Conferência do Império Colonial Português destaca-se a que recentemente lhe prestou a Adega Regional de Colares, organismo corporativo, que bem merece ser pôsto como exemplo máximo de boa organização e exemplar disciplina.

Perto de duzentas pessoas, delegados e famílias, imprensa e outros convidados partiram de Lisboa no dia 12 ás 11,10, chegando a Sintra perto das 12 horas, tomando de seguida alguns carros eléctricos, da Companhia Sintra-Atlântico que os conduziu a Colares.

Na séde da Adega Regional aguardavam a chegada dos convidados os srs. Dr. Alvaro Miranda de Vasconcelos, Dr. Guilherme Guerra e Alberto Totta, todos da respectiva Direcção, e os srs. Francisco Costa, chefe dos Serviços, Alipio Alves que representava o sr. Administrador do Concelho, João Soares da Comissão de Iniciação e Turismo de Sintra, dr. Lucena, do Grémio dos Exportadores de Vinhos.

Seguidamente fez-se uma rápida visita ás instalações do modelar estabelecimento, servindo esta de pretexto para que os srs. coronel Vicente Ferreira, comandante Alvaro Fontoura, respectivamente presidente e secretário geral da Conferência, bem como o tenente-coronel Dr. Valdez, fizessem as apresentações dos delegados. Na visita feita aos escritórios, salientava-se uma série de gráficos estatísticos, de todo o movimento da Adega Regional, elaborados pelo conhecido contabilista sr. Francisco Costa.

Ás 13 horas, na chamada ala dos engarrafamentos, onde em 4 de Maio se realizou a II festa dos componentes do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, foi servido um almoço aos convidados.

Decorada essa ala com bandeiras e, ostentando nas paredes quadros de legendas com opiniões de homens célebres, sobre os vinhos e seus valores higiénicos e científicos, e entre dois frisos de toneis que bem davam uma curiosa nota pitoresca, iniciou-se então o repasto.

Na mesa de honra sentaram-se os srs. coronel de engenharia Vicente Ferreira, presidente em exercício da Conferência que tinha á direita sua esposa, ladearam os srs. dr. Alvaro de Vasconcelos, presidente da Câmara de Sintra, coronel Brandão de Melo, dr. António de Aguiar, major Alvaro Garcia, dr. Guilherme Guerra, delegado do Governo na Adega Regional, Alberto Totta, dr. Penha Garcia, etc..

A trupe *Gounod* fez-se ouvir em canções portuguesas que bastante animaram a assistência.

A SAUDAÇÃO DO DELEGADO DO GOVERNO NA ADEGA REGIONAL

Abriu a série de brindes o sr. eng.º Guilherme Guerra que proferiu como delegado do Governo, em nome da Adega Regional, o seguinte discurso:

Senhor Presidente, Senhores Delegados, Minhas Senhoras:

Duas palavras apenas para os cumprimentar, para lhes agradecer terem vindo.

Feliz circunstância me coloca no dever de saudar Vossas Excellências em nome dos vinhateiros de Colares e nada podia ser mais grato ao meu coração por dois motivos.

Primeiro, porque tendo servido em Angola, sinto grande alegria em receber nesta casa, companheiros de ontem, nas mesmas lides, em terras que não lembro sem saudade, pois nelas passaram, momentos dos mais felizes da minha vida profissional, nelas nasceram os meus filhos mais velhos. Tudo isto é razão para que não venha apenas cumprir um dever de protocolo, mas ponha calor, e muita sinceridade, nas palavras que são dirigidas, não a pessoas de cerimónia mas, permiti que assim o diga a velhos conhecidos.

A segunda razão do meu contentamento é poder mostrar-vos esta Obra, que não é minha, mas da Região de Colares, como ela pequena e modesta, mas grande pelo seu significado e pelo que representa de esforço, tenacidade e confiança na organização corporativa da Nação.

Vão longe os dias em que o que vêdes era uma modesta cooperativa de vinhateiros com que um velho sonhador dotou a Região, o seu nome vive sempre na memória dos que o acompanharam nos primeiros passos e seguindo o seu pensamento puderam realizar o que ainda hoje é para outras regiões vaga anciedade.

Começou em 1931 com oitenta associados, conta hoje cerca de quatrocentos;

Trabalhou no primeiro ano escassas 700 pipas de vinho trabalha actualmente cerca de duas mil;

Manteve na derrocada e no período mais agudo da crise vinícola os preços dos vinhos em limites razoáveis;

Mas a sua maior virtude foi voltar á tradição do típico, característico e inconfundível vinho de Colares, foi regressar aquê de que Ferreira Lapa dizia em 1856.

É o vinho mais francês que possuímos — iguala o melhor Bordeaux.

Está assente que só productos de qualidade se devem exportar,

pois a Adega conseguiu esse objectivo e pode hoje entregar ao comércio vinhos de qualidade.

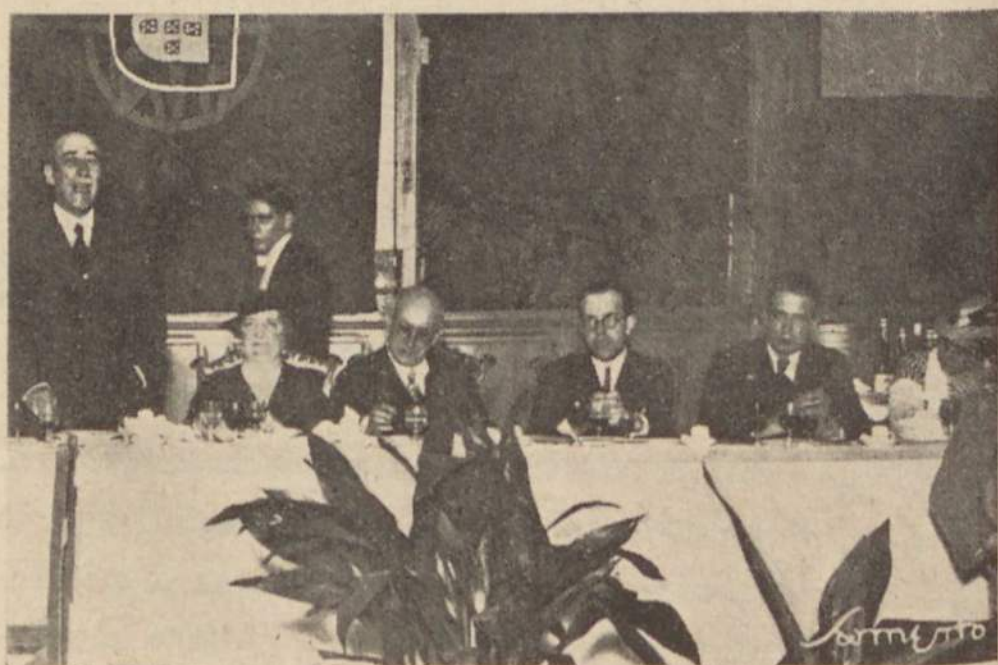
E tudo isto se conseguiu, mercê da tenacidade e confiança dos vinhateiros de Colares; este o exemplo que vos mostramos, que hoje constituem o nosso orgulho, e em que ousou pedir que mediteis.

Mas aqui, como Além-Mar donde vindes, tem havido luta, nada se tem feito sem canceiras, mas como lá, com vontade de vencer, muita fé na victoria e esperança em dias melhores.

Vou terminar e ao levantar o meu copo, permiti-me que eleja para vos representar a Delegação de Angola, Terra da minha Terra, nela saúdo tôdas as Províncias do Império e a todos diga: Muito obrigado. (Foi muito aplaudido).

AS SAUDAÇÕES DO PRESIDENTE DO MUNICÍPIO DE SINTRA

O sr. dr. Alvaro Brandão de Vasconcelos, incansável trabalhador e também um dos componentes da Direcção da Adega Regional, em nome da Câmara Municipal de Sintra de que é Presidente, saudou os delegados da I Conferência Económica do Império Colonial e todos os visitantes,



A mesa presidencial — Ao centro o Eng.º Vicente Ferreira que tem á direita sua esposa e seguidamente o Sr. Dr. Alvaro de Vasconcelos que discursa. Á esquerda o Dr. Penha Garcia e Dr. Guilherme Guerra

manifestando a sua esperança na bela iniciativa do Governo que convocou a Conferência que, diz o orador — será mais um triunfo a acrescentar á obra do Estado Novo. Fez o elogio do Chefe do Estado e do Presidente do Conselho e referiu-se elogiosamente ao dr. Armindo Monteiro, o criador da ideia do Império Colonial, e, terminou por dizer que, na pessoa do sr. engenheiro Vicente Ferreira, sauda todos os delegados, fazendo votos pelo êxito da Conferência e para que ela se traduza em medidas de grande alcance que possam desafogar e desenvolver, como se espera, o nosso grande e vasto problema Colonial.

O AGRADECIMENTO DOS DELEGADOS E DO PRESIDENTE DA I. C. I. C. P.

O sr. Alberto Lemos, da delegação de Angola, agradeceu as palavras do dr. Guilherme Guerra, enalteceu a sua acção carinhosa na instalação das famílias de colonos da Metrópole em terras do Bié e fez o elogio do sr. coronel Vicente Ferreira pela sua bôa e desenvolvida obra colonial, quando governador de Angola, onde realizou essa obra que marcou um período na história da colonização portuguesa. Referiu-se á manifestação que estava sendo feita pela Adega Regional, e finalizou fazendo um apêlo aos capitalistas do continente para colaborarem na salvação de Angola.

O sr. coronel Brandão de Melo levanta-se para saudar a Adega Regional, e os seus dirigentes, fazendo votos para que, uma organização como esta, não deve morrer nunca para garantia do pequeno e grande lavrador da região e do público em geral.

O sr. coronel Brandão de Melo, que é presidente da delegação de Angola á Conferência, disse do apreço de que goza em África o genuíno vinho de Colares, o Ramisco famoso e tão característico. Agradeceu ao sr. dr. Guerra a recepção feita pela Adega Regional e bebeu pelas prosperidades de região de Colares que possui tão precioso nectar.

Finalizou a série de pequenos discursos o sr. coronel Vicente Ferreira que principiou por dizer, que Portugal e o seu vinho são coisas inseparáveis na mente de todos os portugueses, pelo que falar da Adega e da sua bela obra de ressurgimento vinícola nacional era falar da Pátria e das suas riquezas. Encontrámos aqui—diz o orador—o encanto dos delegados das colónias no continente—o bom vinho nacional e um acolhimento que deveras nos sensibiliza, continuando: Bebo pois á saúde dos directores dêste modelar organismo productor e pela glória do vinho de Colares.

Para alguns brindes levantaram-se para falar os srs. dr. Henrique Cabrita e Brandão de Vasconcelos (Filho).

O sr. dr. Alvaro de Vasconcelos veio depois saudar a Imprensa pedindo desculpa de a não ter envolvida nos brindes que fizera simplesmente por lapso.

Terminado o almôço, os ilustres visitantes visitaram as Azenhas do Mar e a Praia das Maças, regressando a Sintra e depois para Lisboa no combóio das 17 e 35.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Beira Alta—Da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta recebemos o relatório e parecer do seu conselho Fiscal do Exercício de 1935 aprovado em Assembleia Geral dos Accionistas.

Neste relatório expõe o seu Conselho de Administração aos accionistas que houve, durante o exercício findo, uma quebra de receitas de Esc. 534.651,91 que não só foi devido à concorrência de camionagem como também por efeitos da última invernía.

Dá quasi por concluidos os trabalhos de substituição do novo tramo metálico da ponte de Mortágua e apresenta os seguintes resultados de exploração:

Receitas

Receita bruta em 1935 Esc. 14:668 328\$60

A deduzir:

Impostos pagos ao Estado.	Esc. 1:436.815\$00	
Reembolsos	» 459.167\$80	1:895.982\$80
Receita líquida de impostos e reembolsos—	Esc. 12:772.345\$80	
Em 1934 esta receita foi de.	» 13:306.997\$71	
Diferença para menos em 1935	» 534.651\$91	

A receita por quilómetro explorado foi de Esc. 50.483\$58



Horário de trabalho e descanso semanal nos ESTABELECIMENTOS de LISBOA

Na última reunião da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa, foi aprovada a seguinte proposta apresentada pelo sr. Presidente:

«Em conformidade com as indicações recentemente recebidas de S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Corporações, acerca do Regulamento do Horário de Trabalho e descanso semanal nos estabelecimentos de venda ao publico na cidade de Lisboa;

Teño a honra de propôr:

1.^o—Que ao 2.^o periodo do art. 5.^o seja dada a seguinte redacção: «nos estabelecimentos comerciais o trabalho não pode começar, em regra, antes das nove horas e termina às dezanove horas».

2.^o—Que no n.^o 1.^o do art. 7.^o se eliminem as seguintes palavras: «que poderão encerrar às vinte horas».

3.^o—Que sejam suprimidos do mesmo Regulamento o n.^o 9 e os §§ 1.^o, 2.^o e 3.^o do art. 7.^o, que respeitam a farmácias, porquanto estes estabelecimentos serão objecto de regulamentação especial.

4.^o—Que o referido regulamento seja publicado novamente, em Edital, com estas alterações».

ECOS & COMENTÁRIOS

P o r S A B E L

A ESPIONAGEM

UM dos principais papéis numa guerra é sem dúvida um bem montado serviço de espionagem.

Claro que é um dos serviços que mais custa a uma nação pois que os espões são muito bem pagos para que se possam desempenhar bem da missão de que forem encarregados, mas correm também o risco de serem «despachados» para o outro mundo por processos sumários.

Hoje como nunca as poderosas nações possuem bons elementos de espionagem com os quais gastam verbas importantes, sendo um dos grandes elementos a propaganda turística.

Cada nação tem o seu serviço montado devidamente, por processos novos, moderníssimos até, e não é fácil descobrir quando se está manobrando com determinados fins.

Esta crónica não vem a propósito de isto ou d'aquilo, mas tem o único fim de ir lembrando que hoje não podemos ser bem intencionados dando explicações ou fornecendo elementos que mais tarde nos podem trair.

Revelações interessantes e curiosas sobre a arte e a ciência desenvolvem os espões para conseguirem os seus fins.

As mulheres hoje ocupam um lugar de destaque no serviço de de espionagem e contribuem grandemente na obra de informação aquelas cujos dotes de inteligência, aprasentação e chiquismo obrigam o homem a uma aproximação amorosa.

Planos de defesa nacional, alguns dos quais publicados e editados por homens de alto poder militar, são hoje desenvolvidos e, assinaladas as suas fortalezas, estudados ao seus «croquis», e fotografados por vários meios as localidades de importantes movimentos militares.

O processo Dreyfus, foi uma importante obra, baseado numa suposta traição, preparada pelo espião Esterhazy, e quantos casos idênticos se têm preparado com fins desconhecidos.

Por estas razões não podemos ser partidários da pena de morte que uma grande parte das veses culpa inocentes.

Durante a grande guerra conheceram-se inúmeros processos de espionagem, alguns dos quais preparados e praticados nas linhas amigas. Os lavradores que exerciam tal mister, por meio de espelhos ou, quando na lavoura feita por gado cavalgar, davam os seus sinais à aviação inimiga, colocando um cavalo branco à esquerda do castanho, e, fazendo a lavoura, tudo eram indicações traçadas na terra que o inimigo otfoграфava e tirava conclusões.

Hoje as revistas e jornais estrangeiros têm desenvolvido grandes reportagens denunciando mil expedientes engenhosos de espionagem que causam grande admiração pela série indeterminável de processos novos que aparecem constantemente.

O papel de espião, corresponde à mais baixa categoria que pode descer o homem, através de qualquer prisma que possamos encarar.

Mas como o dinheiro vence.

A COR DOS LUTOS

PARA honrar a memória dos mortos, vários países adoptaram cores diversas como vamos ver, sendo curiosa a disparidade dessas cores.

Em várias regiões da India a cor adoptada é o encarnado vivo; no Japão e na Europa, o preto; na Syria, o luto é de cor azul celeste; na Etiopia, branco ou cinzento; na China, azul muito escuro; no Egypto, cor de folha seca.

Tôdas as nações justificam as razões por que adoptaram essas cores, assim:

O encarnado, significa o fogo em que se consumiu o corpo do defunto; o preto, a privação da luz e da vida; o azul celeste, denota o lo-

gar em que se deseja que os mortos repousem eternamente: o céu; o cinzento, a cor do pó em que se convertem os cadáveres; o azul escuro, a cor do quinto céu, para onde crêem que vão os escolhidos pelo seu bom comportamento, e, finalmente, a folha seca representa o fim da vida, porque essa é a cor das plantas quando morrem.

SARGENTO LOBATO

A Comissão Central de Sargentos constituída para angariar fundos para a construção do mausoleu ao malogrado sargento-mecânico Lobato entregou ao «Seculo» a importância dos donativos recebidos para tão justa homenagem.

Neto Portugal falou pelo G. L. dando conta da acção da sua comissão, ilucidando dos demardhes que efectuou para bem se desempenhar da sua espinhosa missão e fez, em nome dos seus camaradas o agradecimento a todos aqueles que quizeram compartilhar na homenagem dos sargentos do exército, marinha, guarda republicana e guarda fiscal, ao seu camarada.

Tudo muito bem, menos o sargento Neto de Portugal que, num momento despiu a farda e supondo não ser militar foi menos correto para com a Emissora Nacional que não merecia os seus ásperos reparos.

As coisas fazem-se com calma e com ordem e disciplina.

Sem isto... nada feito.

Mas foi tudo à memória de Lobato — o desditoso camarada morto no cumprimento de um dever.

O sr. Pereira da Rosa director ilustre de «O Seculo» foi nobre no seu discurso como no seu interesse que demonstrou em prol da carinhosa iniciativa.

Humberto Cruz, companheiro inseparável de Lobato, que também o acompanhou na viagem ao Extremo Oriente, acompanhou com dedicação essa comovida manifestação dos sargentos de Portugal ao seu camarada herói que honrara a sua farda e sacrificara a sua vida à glória da Aviação Portuguesa.

Esse movimento de solidariedade em prol da construção do mausoleu ao sargento-mecânico Gonçalves Lobato foi uma curiosa demonstração da classe de sargentos, que não podemos esquecer.

O FADO NA EMISSORA

APARECE há semanas na Emissora Nacional um cavalheiro que parece andar aos pulos por não poder suportar o fado — essa canção doentia que envergonha o nosso passado — diz o arengador na emissora, e que se torna impossível ouvir, pois a sua decadência é fatal.

Pelo mesmo diapação aparece uma ilustríssima escritora a dizer que o fado que se apresenta ao estrangeiros que nos visitam «é uma canção piegas, choramingas, indolente, a lembrar boémia de fidalgos, orgias de mulheres viciosas, postigas desventuras de pessoas à margem da concepção nobre da vida, falsamente adoptado por certo romantismo, sujo e despretencioso como genuíno reflexo da alma lusiada...»

Mas até aqui ainda a coisa não vai mal.

O tal arengador da Emissora — o homem eléctrico — diz-se revoltado e revoltado continua com a gente do fado e com os apreciadores da decadente canção.

Vamos dar um conselho que esse nosso amigo deve agradecer-nos mais tarde.

Apareça por cá disposto a fazer uma conferênciasinha no retiro da Severa, que a seu ver está sempre rechiado de idiotas e imorais, e imorais, e depois de feita a conferência e de lhe contar as costelas inteiras vamos ter o prazer de o levar até à casa de saúde do Telhal.

— ÉSTE NÚMERO FOI VISADO —

— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

PELOS VINHOS DE PORTUGAL

A ADEGA REGIONAL DE COLARES

E

A CAUSA DA EXISTENCIA DO GRÉMIO DOS VITICULTORES

São já do conhecimento público as vantagens obtidas para os lavradores da Região de Colares e para o público em geral que hoje, mais que nunca consegue ter um vinho de mesa considerado, graças à fundação em Colares da sua Adega Regional.

Aparece-nos ás mãos um precioso manifesto que vamos transcrever, com a devida vénia, o qual explica o que deu motivo à sua fundação para defesa dos vinhos da região e dos lavradores sérios que, desgraçadamente não sabiam o que fazer aos seus vinhos, pois os outros limitavam-se ao velho hábito de mixordeiros para conseguirem aumentar a fictícia produção do vinho, empregando as drogas necessárias para conseguirem os seus fins, isto sem fala na água — velho elemento, e duplicador de grandes recursos.

Eis o que devemos explicar a quem nos lê:

Colares, pequena vilazinha de menos de 4.000 habitantes, é situada num dos contrafortes da serra de Sintra e dista desta comarca 7 quilómetros, ou sejam 4,35 milhas inglesas,

Os seus vinhos leves e delicados, na expressão dos poetas, dir-se-iam feitos da polpa dos frutos e da espuma do mar; de pequena graduação alcoolica, acidez equivalente e cor pouco intensa, têm fama mundial como vinhos de mesa.

Pela carta de lei de 18 de Setembro de 1908, no seu artigo 9.º, decretou-se que ficava considerado como vinho do tipo regional de Colares, o produzido em toda esta freguesia e nos terrenos de areia solta nas freguesias de S. Martinho e S. João das Lampas, do concelho de Sintra.

Se em tal diploma se tivesse abertamente promulgado que seriam considerados como vinhos de Colares os produzidos exclusivamente nos terrenos das areias soltas das três freguesias citadas, ter-se-ia evitado a lastimável confusão em que se debateu toda a região e que ia conduzindo-a á asfixia e perda total duma das nossas maiores riquezas: — o vinho de Colares.

Não se fez assim e preferiu-se rodear o problema com uma habilidade quasi paradoxal, decretando-se,

contraditóriamente; — é vinho do tipo regional de Colares; quer dizer, ou o vinho fôsse proveniente das castas características plantadas nas areias soltas, em que predominava a inconfundível planta Ramisco, ou o vinho fosse proveniente das uvas das diversíssimas castas incaracterísticas plantadas no chão rijo, era tudo vinho de Colares, desde que fôsse produzido na freguesia de Nossa Senhora de Assunção da vila de Colares. Se, porém, passarmos para as freguesias de S. Martinho e de S. João das Lampas, aonde existem os mesmíssimos terrenos de areia solta e de chão rijo, então, nestas localidades, só é vinho de Colares o restritamente produzido nas areias soltas!

Era o calendário gregoriano ao serviço de interesses mesquinhos locais que não permitiam a resolução técnica do problema; para S. Martinho e S. João das Lampas, restringiam-se-lhes às areias os direitos ao uso do nome de Colares; para Nossa Senhora de Colares ampliavam-se tais direitos aos terrenos de chão rijo.

Numa recente monografia, 1932, do dr. Gonçalves Pereira, "Les Vignobles du Portugal", nitidamente se esclarece o assunto:

"Os vinhos das areias são a verdadeira colheita de Colares, a que resiste á invasão filoxérica. Ao contrário, os vinhedos de terra rija produzem vinhos evidentemente melhores que os de fora e além da região, mas sem nenhuma originalidade".

E prosseguindo na sua ilucidação, informa:

"Este facto causa uma viva rivalidade entre os viticultores das duas zonas; os das areias, não podendo admitir como vinho de Colares a produção das terras rijas, enquanto que estes últimos opõem uma forte resistência a esta pretensão, em nome dos grandes interesses que elles representam na produção e no comércio dos vinhos de Colares".

Não podíamos encontrar mais lapidar síntese do que esta; lendo-se estes dois trechos facilmente se aprende toda a velha questão que, desde 1908 existia latente na região de Colares."

Os politicos nunca a quizeram enfrentar e relegaram para segundo plano o interesse colectivo.

A quantidade asfixiava e aviltava a qualidade.

O vinhateiro das areias soltas ia definhando dia a dia, o consumidor abandonara o produto pela heterogeneidade e mistura; pagar caro um vinho aviltado, não era o melhor processo de acreditar a sua produção.

Vem o Estado Novo e apressa-se, em 25 de Outu-

bro de 1930, a publicar o Decreto-Lei n.º 18.964 inspirando-se na necessidade de modificar e esclarecer o regulamento dos vinhos de Colares, de 25 de Maio de 1910, que aparentava completar a carta de lei de 1908. Naquele diploma considera-se a necessidade de assegurar a origem e genuinidade dos vinhos regionais de tipos firmes e de boa qualidade, adoptando-se, para tais fins, o uso de marcas de garantia.

Fixa-se, mais, a salutar doutrina de que as receitas obtidas com aquelas marcas se devem destinar á criação de, adegas, regionais, as quais deverão debelar a crise que vem afectando a vinicultura nacional, como reflexo das dificuldades que sofrem todos os países produtores, porque permitiriam tais adegas a unificação de tipos e a maior perfeição no tratamento das massas vínicas e conseqüentemente a sua mais segura colocação nos internos e externos.

Neste decreto-ensaio n.º 18.964 procura-se enfrentar o grave problema dos vinhos de Colares no seu ponto mais melindroso: — a confusão do fabrico de vinhos com uvas provenientes das areias sôltas em mistura, ou lote, com uvas de chão rijo.

E como se tornava necessário reprimir o abuso das misturas de lotes no vinho tinto, — chegou a lotar-se vinho tinto com vinho branco de fora da região — o diploma coordenador só permitia o lote com 2/3 de vinhos das areias sôltas.

Essa lei, honesta tentativa destinada a dignificar a produção e a estimular a fundação de adegas sociais, procurava com as marcas de garantia autenticar o produto e obter receita que servisse de base a êsses úteis organismos.

Em Dezembro de 1930, novo diploma legal, Decreto n.º 19.253, estabelecendo as Bases do Fomento Viti-Vinicola destinado a uma mais vasta assistência do Estado em benefício da viti-vinicultura nacional.

Uma grande parte dos vinhateiros de Colares que em Fevereiro de 1930 já tinham criado o seu Sindicato Nacional Agrícola da Região, animados com a publicação daquelas duas leis, fundaram a sua Adega Regional de Colares inscrevendo-se desde logo, Agosto de 1931, 81 sócios, que em Setembro de 1932 passam a 154 e em 1933 para 195, em 1934 para 364 que, em Outubro de 1935, atingem um total de 481 associados.

Numa população total de 690 vinhateiros, distribuídos pelas freguesias de Colares, S. Martinho e S. João das Lampas, obter-se, em reduzidos três anos, a progressiva sindicalização voluntária que se obteve de mais de 50 % dos lavradores da região, é motivo satisfatório, se considerarmos que o associativismo agrícola teve o seu verdadeiro início em 1930, através do Sindicato Agrícola da Região de Colares, com a filiação de 128 inscritos.

Instituída em Agosto de 1931 a Adega Regional de Colares, com um capital de 100 contos, do qual entrou na caixa a insignificante percentagem legal de 20 contos, improvisa-se a laboração em comum das uvas dos associados na própria vindima desse ano.

Laboraram-se cerca de 630 pipas de vinho e obtiveram-se 2.040 litros de aguardente, o que tudo se rateou pelos sócios e pela associação, cabendo áqueles 100 litros de vinho por cada 170 quilos de uvas entregues e 3 litros de aguardente correspondentes a cada uma pipa de vinho, e á Adega, o excedente, ou seja a maquia que lhe pertencia pelo Estatuto.

A crise era enorme na região e difícil se tornava integrar os restantes 80 contos do capital sem primeiro se desoprimirem os associados; as marcas de garantia não produziam o que delas se esperava porque o comércio estava estagnado e em opposição á Adega, não adquirindo a esta os vinhos fabricados.

O Governo da Nação acompanha cautelosa e delicadamente a iniciativa em embrião e acorre com novo auxílio patriótico á região, promulgando o Decreto n.º 20.991, tornando extensivo, às Adegas Regionais devidamente criadas, o depósito em regime de armazem geral (*Warrant*) estabelecido no Decreto 18.837, de 8 de Junho de 1925.

É com esta salutar disposição de lei que a Adega Regional recorre ao crédito particular e aproveita o (*Warrant*) da colheita de 1931 pertencente aos seus associados.

Ainda, porém, em diploma decisivo não estavam a coberto de protecção oficial eficaz os vinhos de Colares; a vida do vinho típico regional, a sua garantia e a genuinidade careciam de novos amparos do Governo.

Não se fez esperar a publicação na fôlha oficial de mais um decreto do poder central, diploma n.º 21.455, de 4 de Julho de 1932. Com mais desassombro, o Governo da Nação enfrenta o problema: — a região vinícola de Colares fica simplesmente circunscrita, para efeitos de vinhos regionais típicos, às cepas plantadas nas areias sôltas das freguesias de Colares, S. Martinho e S. João das Lampas. Da região destacar-se-ia a área do chão rijo, que usaria o sub-título de vinhos de chão rijo; estabelecia-se o estágio mínimo de duzentos e quarenta dias para os vinhos de qualidade; proíbiam-se expressamente os lotes de vinhos de chão de areia com os de chão rijo; mantinham-se as mesmas marcas de origem e as de garantia, a aplicar conforme os vinhos; determinava-se o engarrafamento exclusivo em Colares, — era mais uma vantagem para o consumidor e mais actividades a aproveitar em favor da economia da região; obrigava-se o comércio a uma disciplina legal, fixando-se uma existência nas adegas — a posse de armazens para tal fim e o pagamento das respectivas contribuições legais; permitia-se ao lavrador o fabrico das suas uvas, desde que vinificasse as de areia sôlta sem mistura com as de outra proveniência e estabelecia-se, na origem, o preço mínimo dos vinhos.

Prosseguiu a Adega Regional na sua rota, mas as uvas de fora da vila que o diploma de 1910 consentiu se vinificassem na região, as uvas de chão rijo, tudo continuava apesar no enobrecimento das uvas de chão de areia, pois difícil se tornava, se não impossível, a fiscalização. Dêste amalgama, agravado com o

aviltamento de preços, o producto saía inferior na qualidade e, conseqüentemente, permitia a descida do preço; — resultava uma vida difícil e paradoxal para a Adega de Colares.

Difícil, porque o mercado livre vendia a preços mínimos; paradoxal, porque os lavradores não agremiados, aproveitando-se dos *stoks* da Adega, vendiam aos comerciantes o seu producto característico mais barato, aproveitando-se cumulativamente das blocagens da Adega para obterem preços que a mercadoria não valia.

A fé era grande e a luta, encorajando os associados, permitia, na colheita de 1932, que a Adega laborasse 1.300 pipas de vinho e mais 3.900 litros de aguardente.

Em Novembro de 1932, a Adega Regional resolve intervir nos mercados, através de depositários legais, visto os negociantes se recusarem a adquirir-lhe os *stoks* do seu fabrico.

A Adega vende toda a sua produção de 1931 a Esc. 21\$50 e 17\$00 o almude de 17 litros de vinho, respectivamente, tinto e branco; o mercado livre não pagava ao lavrador, por igual medida, mais do que 10\$00 e 6\$00.

Foi o primeiro triunfo, porque o segundo e definitivo resultou da franca aceitação que o producto teve nos mercados internos e externos, quer pela sua qualidade, quer pela sua forma de apresentação.

Mais uma vez, a Adega se aproveita de todo o beneficio legal e faz o *Warrant* da colheita de 1932, abonando aos sócios, como em 1931, cinquenta por cento do valor do vinho fabricado, fixando-se o preço total em Esc. 442\$00 por cada pipa de 442 litros.

E a forma de resistir á especulação, ao repúdio dos comerciantes e ás deficiências económicas do Grémio e á crise dos mercados.

Entretanto a Adega Regional já está funcionando e trabalhando em instalações próprias; edificios, vasilhame, maquinismo e destalaria são adquiridos, a crédito e de conta própria.

A função, porém, deste organismo, não era, nem é, a de concorrer ao mercado em competência com o comércio. Só a primitiva hesitação deste em adquirir os vinhos fabricados na Adega obrigou esta a escoar a sua colheita e laboração de 1931 através dos mercados internos e externos. Em boa oportunidade o fez, porque os vinhateiros não associados continuaram a opor aos vinhos equilibrados e característicos da Adega todo um fabrico de quantidade, insulso e incaracterístico, misturando uvas de castas diferentes e mesclando vinhos tintos com uvas brancas, lotando chão de areia com chão rijo até com uvas de fora da região.

Os produtos da Adega Regional foram-se acreditando perante o consumidor e, num contraste, flagrante, todos preferiam o vinho de qualidade ao de quantidade.

Urgia consolidar a posição oficializada da Adega Regional de Colares, dando-lhe meios de ampla acção; o Governo, desde Janeiro de 1932 que tinha nomeado

o seu delegado técnico, o Director da Estação Viti-Vinícola de Dois Portos, engenheiro agrónomo Dr. Guilherme Guerra.

As instâncias oficiais acompanhavam de perto toda a acção deste grémio de productores.

Em 19 de Setembro, sem uma reclamação dos interessados, publicou-se o actual Estatuto da Região de Colares, outorgado no Decreto-lei n.º 24.500.

A protecção legal é ampliada e são reconhecidos os esforços empregados no aperfeiçoamento do fabrico; considera-se a necessidade de aumentar e desenvolver a acção exercida pela Adega Regional de Colares, acrescentando o motivo de organizar a região nos novos moldes do Estado Corporativo, identificando-a com outros sectores da actividade nacional.

Fixando-se com mais rigor os limites da região e as castas productoras e impõe-se como medida salutar a obrigação do seu fabrico através da Adega Regional de Colares. E, o conseqüente aperfeiçoamento da legislação anterior e a completa defesa da genuinidade do vinho de Colares.

Melhoram-se os meios de defesa da marca regional e fixam-se novas regras para o seu comércio de exportação, limitando a actividade dos negociantes aqueles que efectivamente têm condições para o exercer.

Amplia-se a acção da Adega Regional, estendendo-a a toda a viticultura da região e para tal se lhe dão os poderes necessários.

Fixa-se o estágio de, pelo menos, 2 anos para o aperfeiçoamento das nobres qualidades destes vinhos de mesa.

Transmitem-se á Adega Regional de Colares facilidades de crédito a prazos ampliados. É a ressurreição completa, de toda a região de Colares através dum diploma completo, formal, cuidadoso e honesto.

Estava a região de Colares no princípio das suas vindimas de 1934 quando se publicou na fôlha oficial tão completo decreto-lei; nem uma reclamação, nem um protesto, nem uma crítica; todos o aceitaram.

A Adega Regional passou a laborar intensamente a já, para ela, avultada soma de 2.204 pipas e 6.612 litros de aguardente.

Os sócios que, em 1934, já tinham aproveitado os fornecimentos, a crédito, de sementes, enxôfres e sulfatos, num valor de mais de 74 contos, conseguiram iguais benefícios em 1935, os quais atingem soma superior a 145 contos, isto não esquecendo que já recolheram, em dinheiro, 50% do valor da colheita de 1934.

As colheitas de 1931 e 1932 encontram-se totalmente pagas aos preços remuneradores já indicados; a colheita de 1923, com os 50% abonados e os créditos dos fornecimentos efectuados está quasi, se não totalmente, liquidada.

Eis os benefícios positivos que aproveitam não só a uma região, mas aos produtores, aos negociantes e até aos próprios consumidores, mercê da disciplina da produção e comércio dos vinhos de Colares, pequenina riqueza dum todo que orgulhosamente se chama Portugal.

C O I M B R A



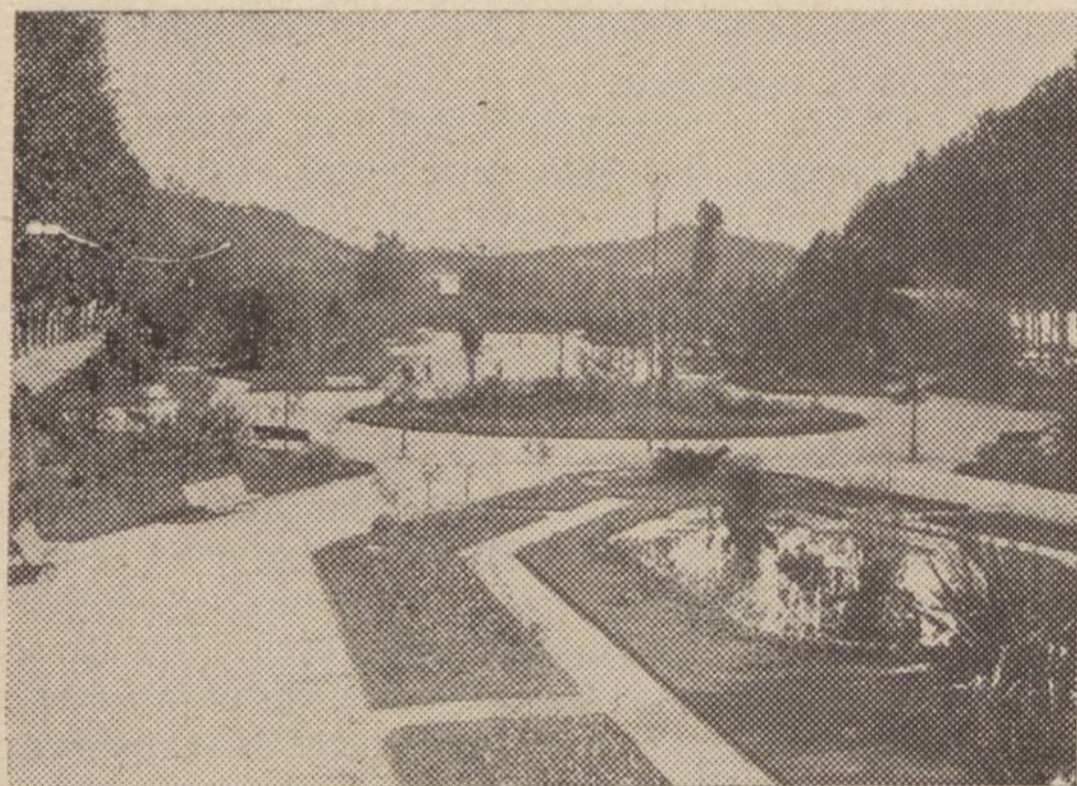
C i d a d e D o u t o r a

P O R T U G A L



COIMBRA — Ra

C O I M B R A



P a r q u e d a C i d a d e

COIMBRA



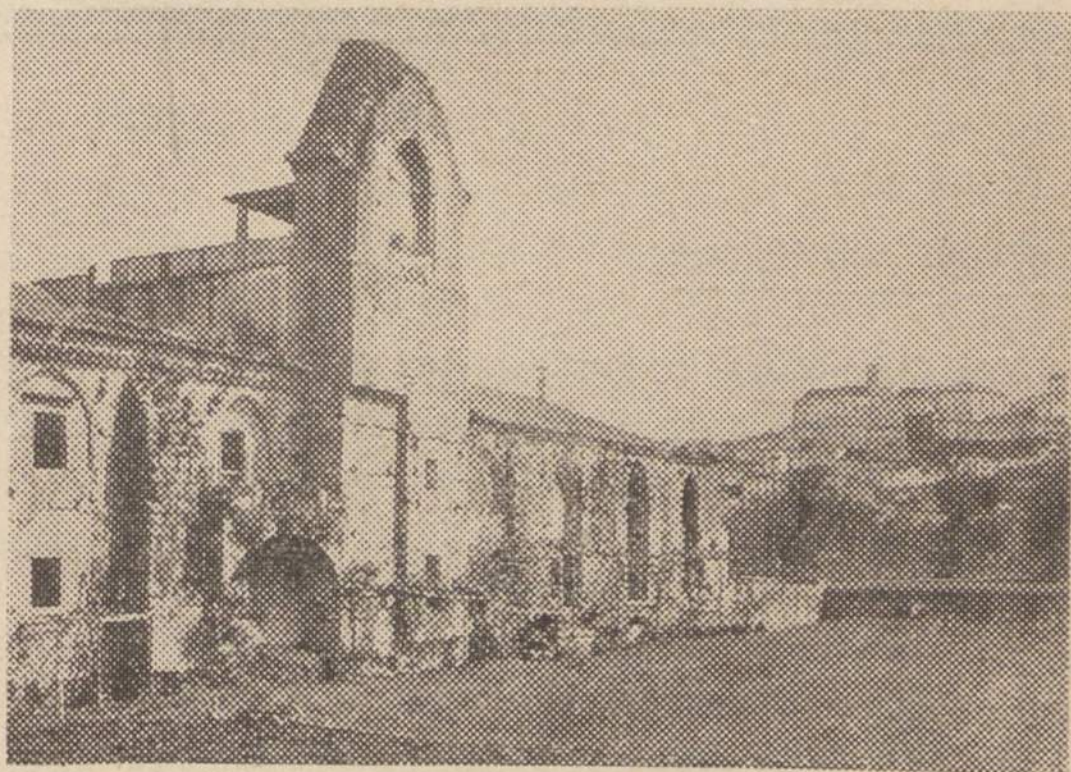


rainha Santa Isabel



Biblioteca

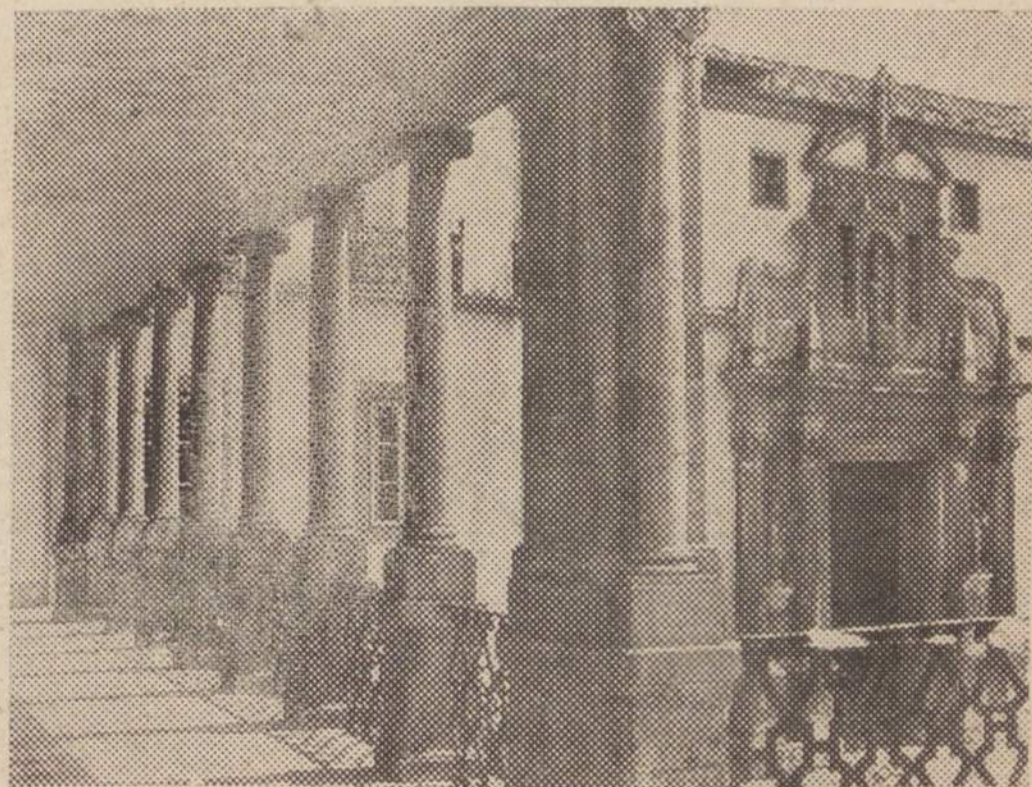
C O I M B R A



Mosteiro de Santa Clara

TURÍSTICO

C O I M B R A



Porta Ferrea e Via Latina

CRÓNICA INTERNACIONAL

P o r P L Í N I O B A N H O S

CRIMES POLÍTICOS

Nos últimos anos os governos que não têm bem seguras as rédias do poder deixam-me arrastar por uma onda bolchevista que, embora, fracassando por falta de ideias vai minando os espíritos ao ponto destes perderem o equilíbrio e se entregarem aos maiores e mais vis crimes, que bem merecem a repulsa dos que trabalham e daqueles que tinham obrigação de tomar o seu lugar dentro da sociedade para que essa onda criminosa não mais podesse saciar-se tirando a vida a quem honestamente ou por imposição das leis tenha de ocupar um alto lugar no seu país.

Espanha, país ideal, de tantas recordações e de tanta vida, atravessa neste momento uma crise enorme de homens que tenham força para não deixar essa onda criminosa apossar-se do governo e dos dinheiros da nação.

É bem sangrenta já a história da Espanha, após a implantação da II.^a República e uma página mais veio enlutar a boa gente espanhola que nada quer com assassinos a soldo da Rússia.

Calvo Sotelo, chefe do grupo parlamentar da "Renovacion Española", foi morto de uma maneira feroz por um bando de guardas de assalto, que, chefiados por um oficial comunista, requisitou o carro n.º 17 e com êle se dirigiu às primeiras horas do dia 13 ao domicílio deste deputado monárquico no n.º 89 da Rua Velasquez.

O oficial e três guardas subiram ao andar onde morava o chefe da "Renovacion Española". Bateram à porta, mas o deputado, que saltara da cama, recusou-se a abri-la. Em vista disso o oficial ameaçou arrombar a porta, não se esquecendo de acrescentar, para dar força à ameaça, que, em baixo se encontrava um camião cheio de guardas. Sotelo foi à janela certificar-se e viu o veículo. Em todo o caso, ainda telefonou ao guarda-portão, para que este verificasse se se tratava de guardas de assalto autênticos. Foi-lhe respondido que, de facto, os guardas e o camião tinham toda a aparência de serem oficiais.

Então, o deputado resolveu abrir a porta. O oficial e os guardas, todos de pistola em punho, entraram de roldão. O capitão declarou a Sotelo ter ordem para

se vestir, licença que os guardas concederam, mas acompanhando-o ao quarto.

Ainda desconfiado Calvo Sotelo tentou telefonar ao Presidente das Côrtes, mas um dos guardas tirou-lhe o telefone das mãos. A esposa depois deste seguir viagem, lavada em lágrimas correu ao telefone e contou o que se passava a um amigo de Sotelo.

Nada havia que justificasse a sua prisão e nenhuma ordem aparecia do Governo pois encontrava-se Sotelo dispensado de qualquer mandato de captura pela sua qualidade de deputado de tal o isentar.

Conclusão: Calvo Sotelo foi raptado e assassinado miseravelmente pela guarda de assalto.

A PERSONALIDADE DE CALVO SOTELO

José Calvo Sotelo, nasceu em 6 de Maio de 1893, na povoação galega de Tuy.

Estudou nos Institutos da Corunha e de Leigo, e nas Universidades de Saragoça e Madrid, formando-se em Direito Civil e Canónico, com altas classificações. Em 1914 ingressou, por concurso, no quadro do Ministério da Justiça; em 1916 no Corpo de Advogados do Estado e em 1919 no professorado da Universidade Central.

Filiou-se muito novo nas Juventudes Mauristas e foi deputado pela primeira vez em 1919. Em 1921 foi nomeado governador civil de Valência, e em 1925 o general Primo de Rivera confiou-lhe a pasta das Finanças, na qual se conservou até quasi ao final da Ditadura. Durante quatro anos exerceu uma acção intensa, criando o monopólio dos petróleos, reformando o sistema bancário e tomando medidas no sentido de defender a moeda.

Publicou alguns livros de Direito e, após a morte do general Primo de Rivera, publicou um livro com o título "Apontamentos sobre a Ditadura".

Após a proclamação da República, ausentou-se de Espanha, tendo residido alguns meses em Lisboa e, seguidamente, em França.

Autorizado a regressar ao seu país, foi eleito deputado, defendendo com energia, no Parlamento, a obra da Ditadura riverista.

Presentemente era o "leader" parlamentar da "Renovación Española", em substituição de Goiecochea, que perdera o seu lugar nas Côrtes. Calvo Sotelo era um homem enérgico, valente e dotado de superior inteligência. Suprimindo-o, as esquerdas extinguem uma voz forte, sempre pronta a denunciar e condenar os seus desmandos criminosos.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

COMBOIOS DIRECTOS DE MADRID À FIGUEIRA DA FOZ

Para comodidade dos banhistas espanhóis que se dirigem à Figueira da Foz iniciou esta Companhia, no passado dia 1 de Julho, a circulação de dois comboios rápidos trisemanais com carruagens directas das 3 classes, desde Madrid a Figueira da Foz e vice-versa, por via A'vila-Salamanca e Vilar Formoso, em combinação com as companhias espanholas do Oeste e Norte de Espanha, com o seguinte horario :

Partida de Madrid ás 8 hora — (hora hespanhola)

Chegada à Figueira ás 24 hora — (hora portuguesa)

Partida da Figueira ás 7 horas — hora portuguesa)

Chegada a Madrid ás 22,30 horas—(hora espanhola)

Estes comboios, que admitem também passageiros de tráfego nacional, permitem efectuar uma comoda viagem a Madrid, ou a qualquer ponto intermédio.

SERVIÇO DE VIA E OBRAS

Pelo presente se faz público que, pelas 12 horas do dia 1 de Agosto próximo, no Escritório do Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, recebem-se propostas em carta fechada, para o fornecimento de 24.000 travessas normais e 3.000 rectangulares, tôdas de eucalipto, nas condições do Caderno de Encargos datado de hoje, que se acha patente, todos os dias úteis, naquele Escritório desde as 9 1/2 às 12 1/2 horas e das 14 às 18 horas.

Figueira da Foz, 26 de Maio de 1936.

O Engenheiro Director, *Fernando d'Arruda*.

Jerónimo Tavares da Silva

GRANDE ARMAZEM DE VÍVERES

FUNDADO EM 1870

Carnes fumadas das melhores regiões

Cafés de tôdas as procedências

CHÁS

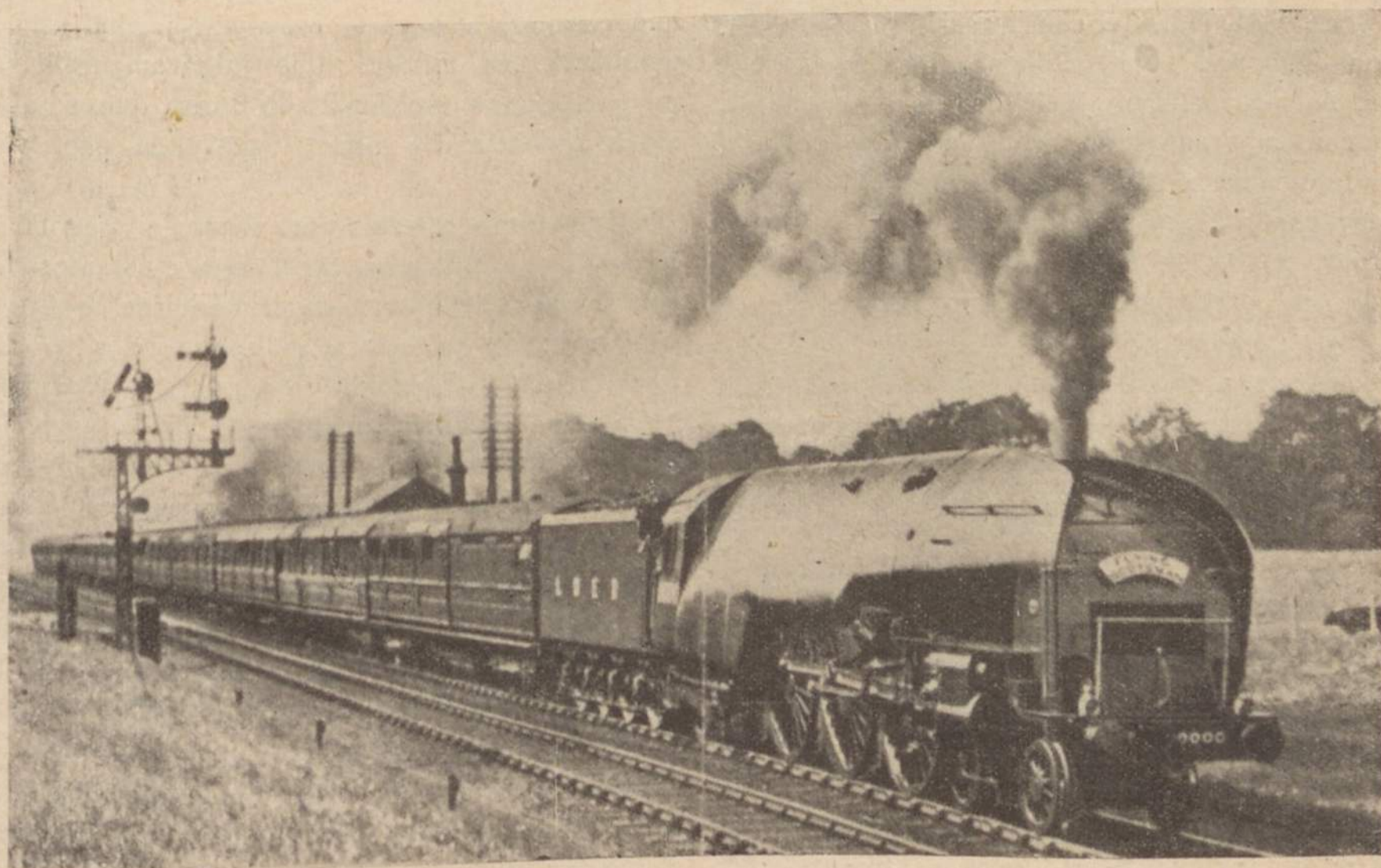
Conservas

Licôres

278 — Rua da Prata — 288

TELEF. 22345

LISBOA



A locomotiva n.º 10.000 rebocando o EXPRESSO-LONDRES-EDINBUR 10. Este trajecto é feito sem paragens intermediárias.
Note-se o fumo da chaminé subindo verticalmente

O TELEFONE

NOVELA

Por ALBERTO SANTA CRUZ

No interessante Concurso Literário promovido recentemente pela Companhia dos Telefones, obteve o 1.º prémio a novela O Telefone, da autoria do sr. Alberto de Santa Cruz. Trata-se dum trabalho muito curioso, que evidencia de forma real o valor do telefone. Gazeta dos Caminhos de Ferro publicando-a em primeira mão presta homenagem à interessantíssima iniciativa da Companhia dos Telefones.

Alberto Sampaio era o descendente de uma das mais nobres e ricas famílias de Traz-os-Montes que, se não ligava grande importância à distinção de maneiras e ao «savoir vivre» na sociedade, era apontada pela franquesa, acolhimento e caridade com que, a ricos e pobres, recebia dentro dos muros das suas abastadas quintas.

Bem custou à pobre mãe a separação do filho único, quando a sua idade veio recordar-lhe que se tornava necessário fazer dele alguma coisa mais do que tinham sido os seus antepassados, cuja bagagem literária não passara de alguns anos perdidos no Liceu da cidade próxima, onde apenas um velho tio conseguira, mais à custa de presentes do que de aturado e salutar estudo, concluir o curso de Teologia no Seminário Diocesano e abrir, na cabeça altiva de transmontano rude, a corôa simbólica de clérigo que, se nunca lhe dera grandes lucros materiais, lhe trazia as honrarias e respeito que uma tão alta dignidade confere em terras transmontanas.

Alberto Sampaio, com os bolsos bem recheados, tornara-se, em pouco tempo, o árbitro dos seus discípulos e contemporâneos do liceu, que disputavam a sua amizade e camaradagem e admiravam os seus músculos de aço, experimentados por várias vezes, em arruaças noturnas, pondo em debandada os «fútricas» conhecedores da sua generosidade, mas respeitadores do seu génio nervoso e assomado.

Passados, porém, alguns anos, começou o heróico académico a julgar a pequena cidade transmontana campo estreito para as suas divagações e, dando mais largo curso aos seus ideais, instalou-se em Lisboa e, mais tarde, no estrangeiro.

Ali recebeu notícia do falecimento de sua mãe que, no meio dos achaques que a levaram à sepultura, teve, ainda a amargar-lha os últimos momentos, o desgosto de não poder despedir-se do filho, única razão do seu apêgo à vida.

Criara o moço transmontano certos hábitos de sociedade e necessidade de progresso, pouco compatíveis com o tradicional viver de seu pai, o que fazia com que o filho pouco se demorasse em Traz-os-Montes e o pai preferisse aumentar-lhe, incessantemente, a mensa-

lidade, a acomodar-se a inovações e reformas a que não estava acostumado e às quais a sua idade já se não amoldava.

Pouco tempo sobreviveu o honrado transmontano a sua esposa. À volta de uma feira, em que cavalgava soberbo alasão, este espantou-se, à vista de um automóvel. O cavaleiro cuspidor da sela foi transportado, quasi morto, à sua quinta, sem que houvesse tempo de esperar-se que o filho, ausente em França, viesse assistir ao pomposo entêro, verdadeira demonstração de pesar, que sensibilizou todas as aldeias circunvisinhas, onde o falecido era, justamente, apreciado e estimado. Saindo da França, de regresso a casa, enquanto o «Sud» galgava vertiginosamente terras de Espanha e Portugal, Alberto Sampaio lançava balanço à vida passada e, revendo, em exame de consciência, a sua obra de alguns anos, sentia remorsos e acusava-se intimamente do abandono a que votara seus pais. Agora, só no mundo trazendo por única bagagem uma carta de agrônomo, passada em Montpellier, fazia projectos de vida nova em que reformaria todo o património, amealhado de geração em geração, na ânsia de penitenciar-se da inutilidade a que se votara.

Chamaria a si a administração dos seus casais, fazendo quartel general na velha Quinta de Font'Arcada, cujo solar refundido e adaptado às exigências modernas, lhe serviria de centro de onde irradiasse toda a sua actividade de agricultor moderno e ciente.

Começou ali as grandes obras de renovação, conservando o aspecto exterior do edifício (D. João V) ancorado no ponto mais elevado da aldeia, da qual distava, apenas algumas centenas de metros.

E vieram architectos e engenheiros, traçaram plantas, dirigiram obras e transformaram a grande cerca, que circundava a casa, em alegre jardim, com grande escândalo dos aldeãos, que julgavam trabalho inútil povoar, campo tão fértil, de flores, que, se alegrem a vista e deliciam o olfacto, não dão pão, vinho ou azeite.

Rasgaram-se portas para fazer garages, modernizaram-se os estábulos, as cavalariças e os aidos. Dispostam-se com arte, as adegas, celeiros, e frisqueiras. Separaram-se as habitações dos criados e caseiros e instalaram-se os dormitórios nos andares superiores.

Vieram mobílias completas e alfaías agrícolas. Instalou-se um motor que trazia, à casa e aos jardins, a água da ribeira próxima e, para maior magnificência, até então nunca sonhada, fizera-se derivar da cidade (a dez quilómetros de distância) um fio como o do telégrafo que, entrando em casa, fornecia luz eléctrica e accionava um pequeno aparelho que, por artes mágicas ou diabólicas, dava ao fidalgo o poder de falar com toda a gente da comarca.

Era uma verdadeira romaria de gente, velha e nova, que vinha admirar as obras e esperava, sorrateiramente, a oportunidade de ouvir aquela campainha que, no seu timbre suave, anunciava a presença de alguém que pretendia comunicar com a gente da casa.

E depois que o sr. Abade anunciara à missa conventual que o Fidalgo punha à disposição dos fregueses o seu telefone, ele prestara bem relevantes serviços.

Não havia visinho, que precisasse de médico ou de notário, que à Fonte Arcada não acesse, certo de que, em pouco tempo, ali os teria, sem o incômodo e a despesa de uma caminhada, às vezes em noites frias e tempestuosas de inverno.

Mesmo das povoações vizinhas (a generosidade de Alberto Sampaio passava muito além da sua aldeia) vinham, por vezes, pobres camponeses solicitar a graça do transmitir um recado de urgência, ou obter notícias de um doente, internado no Hospital da cidade.

No entanto, Alberto Sampaio, apesar das visitas constantes, chegadas da capital, de outros pontos e até do estrangeiro, principalmente no tempo da caça, sentia a sua vida cada vez mais solitária e um vácuo, que começava a neurasteliza-lo, lembrava-lhe a necessidade de arranjar uma companheira que lhe ajudasse a amenizar o «spleen» que, com mais frequência no inverno frio e rigoroso de Traz-os-Montes, o atacava.

Passara já os trinta anos e era o tempo de lançar as suas vistas para aquela que deveria compartilhar, com ele, das alegrias da primavera e das tristezas das longas noites de inverno, que o bloqueavam e o isolavam se o rádio, por um lado e o telefone por outro, o não ligassem ao mundo, que ele chamava civilizado.

Nesta disposição de espírito, resolveu passar em Lisboa o inverno, que se aproximava e, depois de entregar a gerência da casa ao velho e honrado feitor de seu pai, lá abalou, tendo pedido ao bom cura da aldeia que a sua casa acesse, quando algum dos paroquianos, ou alguém, precisasse do seu telefone, que se tornara uma verdadeira necessidade e do qual só ele, abade, sabia ainda fazer uso.

Com a alegria do colegial, liberto das aulas, percorreu o nosso provinciano os teatros, os cinemas e os clubs, encontrando velhos amigos, já mudados de estado e com responsabilidades na vida.

Sentia, porém, que o ardor da mocidade, e a veredura dos anos, nele se iam extinguindo, a pouco e pouco, e que a sociedade se tornava cada vez mais falsa.

Começou a aborrecer a roda dos amigos que o acompanhavam e um dia, em que conheceu que a solidão, que ele julgava causa de seus males, estava no seu coração e não no meio em que vivia, fez as malas e regressou a Traz-os-Montes.

Passados alguns meses, lembrando-se de uma prima afastada, com quem brincara nos primeiros anos da sua infância, e a quem sempre votara a maior estima, resolveu convidá-la a partilhar do seu destino e em breve estavam casados.

Era a moça, uns anos mais nova, dotada de alma e coração bem formados, a par de dotes físicos que não destoavam dos morais, o que tudo, aliado a um nome ilustre e a uma fortuna considerável, faziam dela uma das mais pretendidas senhoras de além Marão. Poucas

vezes se terá feito casamento tão igual e como, as propriedades dos noivos eram situadas em terras próximas, acudiram às bodas de Font'Arcada centenas de pessoas de todas as camadas da sociedade, revestindo aquelas um brilho e imponência, só próprias de pessoas rias.

O marido rodeava sua mulher de carinhos, aumentando ainda, se possível era, o conforto da sua casa, de modo que nada faltasse à sua Luiza.

Ela por sua vez, procurava encher toda a casa com o encanto dos seus afagos, adivinhando-lhe as predileções, os hábitos, enchendo-lhe a mesa de flores, para que, quando ele regressasse a casa, tivesse a ilusão de que o jardim se mudara para a sala de jantar.

Durante o tempo que a administração retinha o marido ausente, dedicava-se ela às suas flores e ao seu piano, que cultivava com gosto e arte.

E assim decorreu a lua de mel, serena e risonha, impregnada de perfume, cheia de harmonia e suavidade, sem uma nuvem que lhe obscurecesse o brilho, sem o mais leve rumor que perturbasse a paz daquele lar tão feliz.

Após um ano do casamento viera a primeira filha, loira e formosa, como sua mãe, forte e robusta como seu pai.

Era ela o traço de uma mais perfeita união, o vínculo do sangue que viria tornar mais forte ainda o laço, já de si tão estreito, que para sempre ligaria aquelas almas, numa comunhão mais duradoura de ideais, num sentimento mais intenso de amor à própria vida, que era, d'ora avante, o esteio de uma nova existência a desabrochar.

E a pequenita ia crescendo e nela se iam desenvolvendo, cada vez mais, as perfeições de que era dotada. A sua inteligência precoce dava-lhe atitudes de uma pessoa que raciocina e discorre com acerto. Tinha agora apenas três anos e nesse pequeno e franzino corpo de criança condensava-se toda a alegria, todo o movimento daquela casa. Era ela o centro em volta do qual gravitavam todas as esperanças, todas as ilusões daquele casal, a quem Deus, para felicidade completa, não recusara o fruto sacrossanto do seu grande amor.

Passara o S. João e com ele aproximara-se a época das colheitas (Junho, foice em punho). Os Fidalgos a todos ajudavam e socorriam, adiantando dinheiro, por conta das futuras rendas, mandando os seus criados em auxílio dos necessitados, emprestando, aos pobres, os seus animais e alfaías agrícolas, num sentimento altruista e caritativo.

Os modestos aldeãos, reconhecidos, procuravam manifestar a sua gratidão, acorrendo, em massa, às propriedades do Fidalgo, quando este anunciava a sua ceifa ou malha. E então eram verdadeiros dias de alegria. Ninguém ficava em casa, tudo trabalhava com prazer e, no final, estendidos por terra, num pic-nic colossal, limpavam-se os pratos, esvasiavam-se os picheis, lembrando uma grande festa pagã.

Até aqueles, a quem a doença ou a velhice não dei-

xavam arrastar-se, se estendia a generosidade e a franquesa dos senhores daquelas terras, sobre as quais caíam as benções dos desprotegidos da sorte, dos humildes, daqueles que nunca conheceram a revolta, por que nunca reconheceram uma recusa, quando a mão se estendia, necessitada, implorando a caridade.

Chegara a véspera das cegadas, na grande seara de Alberto Sampaio. A estiagem tinha sido grande e os cereais, de uma cor dourada, indicavam estarem bem sazonados e prontos a serem colhidos.

Na aldeia notava-se um movimento desusado. Homens, mulheres e até crianças, traduziam, no rosto, a alegria que precede os dias festivos. No solar de Font'Arcada davam-se as últimas ordens o aprestavam-se os derradeiros preparativos.

Alberto Sampaio resolvera sair antes de romper o dia porque os cegadores deveriam estar a postos a essa hora. Viria depois almoçar e levaria a esposa e a filha, para completarem, com a sua presença, a animação do dia.

Surgira, porém, um contratempo. A criada de sala tinha adoecido e fôra convalescer, com licença dos amos, para casa de seus pais. A cozinheira e criada de centro eram necessárias no campo, para organizar e dirigir as refeições a distribuir pelos trabalhadores.

Quem ficaria com a senhora e a pequenita?

Para Luiza não havia, porém, dificuldades.

Mandaria recado a uma velha serviçal, que promettera mandar-lhe a filha a tempo de fazer-lhe o almôço, logo que deixasse em ordem a lida da sua casa. Alberto Sampaio não ficara satisfeito por sabe-las sós no espaço que mediava a sua saída e a chegada da filha da antiga criada.

Luiza teve, como sempre, argumentos para convencê-lo: «de nada necessitariam e, logo que eles saíssem de casa, ela continuaria o sono interrompido, ficando, bem como a filhinha, melhor dispostas para passarem o dia no campo».

O marido acabou por concordar e, tomada ligeira refeição, a que sua esposa assistiu, entrou, ainda de noite, no automóvel, levando consigo as duas criadas.

Luiza, logo que os faróis do carro se acenderam na curva da estrada, fechou cuidadosamente a porta e regressando ao seu quarto, vendo que a filha, deitada no pequeno leito, junto da sua cama, estava mergulhada em sono repassador, deitou-se também, não tardando a adormecer, talvez devido ao cansaço que lhe acarretaram as voltas que, na véspera, sempre tivera de dar.

Passado, porém, pouco tempo e quando o dia começava a despontar, acordou sobressaltada com um ruído que se produzira no rés do chão. Depois, pareceu-lhe notar um cheiro esquisito; — «alguma coisa que ardia» —. Deveria ter ficado o fogão acêso. O cheiro, porém, tornava-se mais intenso, sentindo já na garganta a sensação de fumo. Levantou-se de um salto. Cobriu o longo roupão e aproximou-se da janela, cujos vidros levantou. Não haiva dúvida. Pela janela da casa de jantar, que ficara aberta, saía já, bem evidente, uma nuvem de fumo.

Passou-lhe pela mente a realidade do perigo.

Abriu a porta do quarto e chegou à escada que, no fundo do corredor, dava para o primeiro andar. Desceu. O fumo já a atingia em grossas colunas. Todo o rés do chão crepitava já em enorme braseiro e era impossível descer, porque pela segunda escada, que dava para o rés do chão, subiam já as chamas, que, lambendo as tintas de óleo avançavam em línguas de fogo, ameaçando todo o edifício.

Num momento tornou a galgar a escada e, correndo ao quarto, acordou a pequenita que, sobressaltada com os gritos da mãe, se lhe estreitara de encontro ao peito, quási que asfixiando-a com os seus bracinhos nus.

Ninguém mais ouvia os seus gritos aflitivos. A aldeia ficava a umas centenas de metros e os aldeãos que, na sua maioria, estavam no campo, não haviam dado ainda pelo horrível cataclismo.

Alucinada, inconsciente, correu de novo à escada, mas as chamas, que subiam do rés do chão, invadiam já todo o primeiro andar, sendo impossível a saída para o exterior.

No espírito da pobre mãe passava a mais horrível das tragédias. Lançar-se pela janela, com a filhinha nos braços, seria encontrar a morte estatelada no jardim: ficar era perecer, com ela, no enorme braseiro. Pela sua mente passavam em cavalgada desenfreada, os mais desencontrados pensamentos.

Voltou ao quarto. Fechou a porta, na esperança de deter o fumo que as asfixiava e de opôr uma barreira às chamas, até que a Providência viesse em seu auxílio.

E ninguém, ninguém lhes acudia. Parece que Deus, a Providência e até o próprio marido eram surdos ao seu apêlo, à sua dor.

De repente teve uma ideia — «o telefone». Se conseguisse lá chegar... mas estava no primeiro andar ao fundo do corredor, que as chamas começavam já a varrer.

Era, no entanto, a última esperança, a derradeira táboa que o seu naufragado coração poderia demandar.

A filhinha, atingindo a noção do perigo, agarrava-se, cada vez mais encarniçadamente, ao pescoço de sua mãe. Mas era preciso tentar o último esforço, esgotar a última esperança. Desprendeu violentamente de si as mãozinhas crispadas da criança, que gritava aflitivamente e arremessou-a sobre a cama. Mas ela num choro convulso, numa angústia, numa expressão de pavor, gritava: «não me deixes, leva-me contigo» —.

E a pobre mãe, na mais cruciante das tragédias, num dilema terrível, entre a vida da filha que, obstinadamente se agarrava à sua e a morte que se avisinhava, a passos gigantes, repeliu-a num gesto brusco e, alcançando a porta que fechou violentamente sobre si, lançou-se pelas escadas, cujo corrimão era já pasto das chamas. Atravessou, em correria louca, o corredor e alcançou o escritório do marido, cujo sobrado, por cima da cosinha, ardia sob os seus pés.

Ao fundo abrira já grande brecha por onde subia grossa coluna de fumo, que a momentos se interrompia para dar saída a uma chama vermelha que, como fogo

fátuo infernal, se acendia e apagava, começando já a varrer a tinta da secretária.

Sobre esta, lá estava, porém, o telefone — sentinela vigilante, no seu posto, sempre pronto a dar o sinal de alarme —. Conseguiu alcançá-lo e, de rastos para que o fumo lhe não tapasse a garganta, fez a chamada. Imediatamente lhe responderam da rede, e a pobresinha, sentindo já as chamas aproximar-se dos seus pés descalços, pôde apenas, num derradeiro esforço, gritar: «Aqui, Font'Arcada. Chame já os bombeiros — Morremos queimadas».

Como voltar novamente ao seu quarto?

No meio do crepitar do incêndio ouvia os gritos aflitivos da criança, arremessando-se de encontro à porta. Passaria por cima das chamas, ainda que fôsse cair inanimada aos pés de sua filha querida. Já lhe não importava que seu marido viesse encontrar, nos escombros, os restos dos seus ossos carbonizados, mas procuraria salvar-lhe aquela parte de seu coração — a filha —.

Arrastando-se novamente pelo corredor, no mais heroico dos esforços, a mão na boca para não sufocar, fugindo das labaredas, chegou novamente à escada superior e, queimando os pés, caindo aqui, para levantar-se além, ofegante, asfixiada, quasi moribunda veio tombar de novo, dentro do quarto.

Nunca poeta ou pintor cantou em verso ou reproduziu em tela mais perfeito quadro que retratasse o amor de mãe. Luiza agarrou a filha, beijando-a, lavando a de lágrimas, como a crer arrancar-lhe a desculpa de teta abandonado por alguns segundos.

Começou então, a ouvir-se o badalar plangente do sino da aldeia — mensageiro alegre, quando chama para a festa, pregoeiro sinistro, quando anuncia a desgraça —.

Tôda a população acudia em brados aflitivos e, ao ver a pobre mãe com a filha debruçada na janela, procurando o ar puro, para fugir à asfixia, abandonava o caminho, saltava valados, transpunha obstáculos, de tôda a ordem, na mira de chegar mais depressa. Eram na sua maioria, velhos, mulheres e crianças. Os fortes e válidos estavam no campo.

A mãe gritava desesperadamente — «uma escada, uma corda (ao menos) onde pudesse suspender de seus braços, que o amor tornaria fortes, a pobre criança». Depois que viesse para ela, a morte.

Os minutos pareciam-lhe séculos. O incêndio dominando todo o edificio, aproximava-se do quarto, cuja porta, Luiza, havia calafetado, com a roupa da cama, para impedir a invasão do fumo. Tudo era porém, inútil.

As derrocadas, os desmuronamentos sucediam-se já, com um fragor sinistro, misturando-se com os gritos de horror de tôda aquela gente que, impotente para dominar a tragédia, estendia os braços em imprecações terríveis.

Os homens corriam em tôdas as direcções, procurando uma escada. Um machado surgiu e logo, por mãos robustas, foi lançado de encontro às portas fechadas por dentro. Uma delas cedeu aos rijos golpes, mas o resultado foi contra producente. O ar, entrando em casa, dera maior tiragem ao incêndio e, apesar dos actos de

verdadeiro heroismo, ninguém conseguira passar do limiar.

Luiza, verdadeira estátua de dôr e de desespero, já não conseguia articular os sons e, abrindo desmesuradamente a boca, procurava escapar ao fumo que a sufocava, enquanto que a pequenita, quasi roxa, agitava desesperadamente os bracitos, prestes a desprender-se das mãos que a agarravam e a precipitar-se no espaço.

Alguém, em baixo, lembrava que se estendesse uma coberta e que, suspensa no ar por mãos robustas, se aparasse, nela, a criança, arremessada da janela e depois a própria mãe...

E os bombeiros não chegavam!...

As mulheres desgrenhavam os cabelos perante tamanha desgraça e cruzavam-se em todas as direcções, em enorme gritaria.

O incêndio caminhava cada vez mais, atingindo o quarto, último reduto daquelas almas, que lutavam pela vida.

Os vidros da bandeira da porta caíam já em pedaços, estilhaçados pelo calor e línguas de fogo começavam a queimar o reposteiro...

No meio daquela enorme gritaria, soou, então, um brado: — «Os bombeiros» —. E todas as cabeças se voltaram na direcção da estrada.

De facto, ouvia-se já distintamente o resfolgar do potente motor e a sineta de alarme retinia, de quebrada em quebrada, o seu contínuo badalar.

Uma esperança nasceu em todos os corações aflitivos, enquanto na curva da estrada, faiscando ao sol nascente, se cruzavam os reflexos metálicos dos capacetes dourados. A multidão, redobrando de clamores, abriu alas e rapidamente a escada Magyrus, foi montada e mãe e filha caíam desfalecidas, quasi mortas, no seio da multidão, que as acarinhava, procurando chama-las à vida,

E outras bombas foram chegando, inutilmente, por que da pavorosa catástrofe, nada poderia salvar-se...

Alberto Sampoio vira passar as bombas, à desfilada e negro pressentimento lhe atravessou o coração.

Saltou para o automóvel e, numa velocidade que o carro nunca alcançara, galgava o caminho que o separava de casa. Numa eminência da estrada viu a enorme nuvem de fumo e o pressentimento converteu-se em realidade.

Nervosamente calçou o acelerador e, cortando as curvas, como se marchasse em longas rectas, chegou ao local, onde se desenrolava a terrível tragédia, recebendo nos braços a esposa e a filha.

Todos choravam perante tão lancinante quadro onde as lágrimas se misturavam, num transporte louco, arrebatado, que as palavras não podem contar, por que só o coração e a alma sabem sentir.

E Luiza, a cabeça reclinada no peito robusto do bom transmontano, olhando o enorme braseiro, que os bombeiros procuravam ainda atacar e, vendo-se quasi nua, murmurou baixinho, em voz rouca: «nada se salva» —.

Mas o marido, repartindo pelas duas os beijos, que

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

O *Diário do Governo* publicou um decreto que cria uma missão técnica, destinada ao estudos de problemas hidro-agrícolas e respectivos projectos organizados sob a superintendência da Direcção Geral de Fomento Colonial, nos quais serão estudadas não só as obras de engenharia e agronomia, mas também o problema económico-social. Os estudos a realizar são: *a)* Rega e povoamento do vale do Umbeluzi; *b)* Ponte do caminho de ferro em construção do vale de Limpopo tendo em vista a derivação das águas do Incomati para a rega do respectivo vale; *c)* Estudo económico das culturas a fazer nos vales do Limpopo, Umbeluzi e Incomati; *d)* Reconhecimento topográfico, agronómico e económico do distrito de Quelimane e das zonas servidas pelo caminho de ferro de Moçambique, tendo em vista o povoamento europeu e indígena.

LOBITO

O sr. Parmentier, director da Companhia Sleepin-car, no Congo belga, foi ao Lobito, para organizar um serviço de transito para a Rodésia, pela linha do Lobito, que é a mais curta.

É provável que a referida Companhia consiga remover todos os obstáculos, de forma a que a exploração comercial da mesma linha se torne um facto.

as lágrimas tornavam mais doces, estreitando as mais de encontro ao coração, respondia:

—«Tudo se salvou, por que vós estais nos meus braços».

«Em breves dias renascerão dos escombros deste velho solar, as linhas modernos de um novo edificio e os carbonizados móveis darão lugar a outros, porque tudo estava seguro, em várias e poderosas companhias».

«Tudo se substitue, se renova e se reforma». Na vossa vida é que eu não pensara, por que essa, uma vez perdida, não haveria ouro no mundo que pudesse pagar-ma, nem artista que pudesse reconstitui-la»...

Foi o telefone que nos salvou»—volveu a pobre esposa, enquanto o marido jurava a si mesmo: «Que nunca mais ocuparia uma casa onde não honvesse, previamente, e em todos os andares, feito instalar um *telefone*.

O mais útil e económico dos seguros—o *único capaz de garantir a vida humana*.

MOÇAMBIQUE

Foi aberta uma estação telégrafo-postal, de 3.^a classe em Iapala, estação dos Caminhos de Ferro do mesmo nome, no distrito de Moçambique, província do Niassa.

—O ano económico 1934-35, foi muito bom, para a exploração dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia, segundo demonstram as contas que acabam de ser publicadas por intermédio da Repartição de Estatística, num dos seus interessantes boletins periódicos. Pela primeira vez, as suas receitas ultrapassaram a meta de um milhão de libras, acusando £150.000 mais do que no ano anterior. Em relação ao ano precedente, as despesas aumentaram ligeiramente, mas, a-pesar-disso, não atingem meio milhão de libras. Assim, os lucros de exploração, ou lucros brutos, montaram a £570.814, e teriam sido maiores se a exploração das linhas de Inhambane, Quelimane e Moçambique não tivessem apresentado prejuízos—prejuízos que atingem mais de £25.000.—Mas é inevitável que se dêem prejuízos em serviços de transportes que atravessem um período a caminho do desenvolvimento—e, ainda bem, é claro, que há serviços que possam ganhar o dinheiro necessário para suportar aqueles prejuízos.—Os algarismos referentes a lucros de exploração, na Divisão de Lourenço Marques, foram £419.890 no penúltimo ano económico, e £596.866 no ano passado—um aumento aproximado de £200.000, ou seja, de 40 por cento! Dos lucros brutos, cerca de £300.000 foram transferidas para os fundos gerais, e dêsesse fundos, mais de £100.000 ao fundo de renovação, e o saldo—cerca de £80.000—posto em reserva. O lucro líquido do ano foi de £283.000.

No balancete, as instalações e activo dos Portos e Caminhos de Ferro estão avaliadas em £8,254.404, de modo que os lucros brutos ou de exploração, correspondem a, aproximadamente, sete por cento, e os lucros líquidos a pouco menos de três e meio por cento. A Administração dos Portos e Caminhos de Ferro é quem menos tem de lamentar-se quanto à capacidade de lucros no seu empreendimento; e de passagem, devemos observar que o público em geral, tem razões para felicitar o Director Chefe dos Serviços e os seus colegas pelo resultado financeiro das suas actividades durante o ano. Nos tempos que vão correndo, não se conseguem lucros sem que se preste uma escrupulosa atenção ao dever de cada um e ao trabalho árduo que isso representa. E é preciso não perder de vista a circunstancia de que o sistema e as redes dos caminhos de ferro da colónia se vão expandindo de dia para dia. Ainda na há dias o *Boletim Oficial* publicava a necessária autorização para a abertura à exploração de mais 47 quilómetros de linha férrea em Moçambique, que sendo lançada desde o litoral em direcção à fronteira do Niassalandia Britânico e quando concluída a obra, não só servirá esta colónia, mas facultará valiosas facilidades de transportes a diversos pontos da África Central Britânica.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA Pelo Ministro das Obras Públicas foi apresentado um projecto de lei para a substituição de 504 passagens de nível, situadas nas artérias principais de tráfego.

Nêste projecto teve-se em vista a situação da P. N., visibilidade, frequência de circulação e manobras concluindo-se que entre as 2840 passagens existentes, 504 necessitam pelas razões apontadas, de serem substituídas.

Enquanto não se modifica a lei respeitante a expropriações, facultar-se-hão facilidades, a fim de ser ocupado o terreno necessário, para levar a efeito com a máxima rapidez as obras requeridas.

Na parte dispositiva, estabeleceu que as obras deverão ficar concluídas no prazo de 6 anos a contar de 1 de Julho do corrente ano, fixando em 96 milhões de pesetas o seu custo total.

*

* *

O pessoal ferroviário apresentou ao Conselho de Ministros, as petições formuladas pelo Sindicato Nacional Ferroviário e Federação da Indústria Ferroviária que se resumem em catorze pontos essenciais, sendo os principais os que se seguem:

Urgente nacionalização dos caminhos de ferro.

Aumento dos vencimentos expresso da forma seguinte:

Vencimento mínimo de 3000 pesetas, aumento de 1500 pesetas nos vencimentos ou de 4 pesetas nos salários diários.

Rápida promulgação do Estatuto.

Promoção de todo o pessoal por períodos de 3 anos, não sendo o aumento inferior a 500 pesetas.

*

* *

A Companhia de M. Z. A., no exercício do passado ano apresenta um saldo negativo de 17.100.000 pesetas. As receitas obtidas em 1935 foram de 266 milhões de pesetas aproximadamente, contra 228 milhões e quinhentas mil pesetas em 1934. Os encargos diminuíram em 1935 em 7,3 milhões respeitante ao ano anterior.

O Estado recebeu, durante 1935, da Companhia 46,3 milhões de pesetas, nesta importância o imposto sobre transportes está representado por 17,6 milhões.

O número absoluto de passageiros transportados no passado exercício de 1935 pelas linhas da Companhia foi 26,3 milhões com diminuição portanto, res-

pectivamente ao ano de 1934 de 856.000 ou seja de 3,2 % aproximadamente. A redução do número absoluto de passageiros, observada, deve atribuir-se à acentuada crise económica que atravessamos.

Os transportes de mercadorias em grande velocidade alcançaram no ano de 1935 uma receita de 22,2 milhões de pesetas, contra 24,6 milhões obtida em 1934, ou seja uma redução no último exercício de 2,4 milhões de pesetas que dá 9,6 % aproximadamente.

Esta importante redução significa que a grande velocidade, se sente com a acentuada competência da estrada, assim como da influência da crise económica.

A competência por estrada influe analogamente nos transportes de pequena velocidade, nos quais se têm registado importantes reduções no último exercício, passando de 1707 milhões de toneladas quilométricas a 1499, ou seja uma redução de 208 milhões, que atinge 12,2 % daquela cifra.

As despesas de exploração para o conjunto da rede elevaram-se a 221 milhões de pesetas ou seja 7,3 milhões menos que em 1934.

EGIPTO

Ao preço de 7.585 libras egípcias cada, os Caminhos de Ferro do Estado do Egipto, encomendaram em Julho de 1934, à Ganz & C.º de Budapeste, dez automotoras diesel-mecânicas de 220/275 HP.

As cinco primeiras destas automotoras foram sujeitas a ensaios em vários trajectos da rede. No percurso de ensaio entre Port Tewfik (Suez) e Pont Limom" (Caire), na linha directa de Suez, no qual os 144,5 quilómetros, foram vencidos em 114 minutos, com uma velocidade máxima de 105 quilómetros à hora. Prevê-se duas marchas regulares de automotoras, por dia em cada sentido, as quais serão brevemente inauguradas na referida linha.

Estas automotoras assegurarão também os serviços nas linhas seguintes: Bab-el-Louk-Helwan, do Cairo-Barrage (sòmente no inverno), Alexandria-Hammom Luka e Alexandria-Abuquir (no verão apenas).



Gare de Caracoles. Ponto culminante (3.194 m.) da linha férrea transandina, junto ao Aconagua (7.085 m.)

P A R T E O F I C I A L

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Supremo Tribunal Administrativo

Secção do Contencioso do Trabalho e Previdência Social

Recurso n.º 172, em que é recorrente António Gil recorrida a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e de que foi relator o Ex.^{mo} Conselheiro Dr. Francisco José Caeiro.

Acordam, em conferencia, os do Supremo Tribunal Administrativo na secção do contencioso do trabalho e previdência social:

Mostram os autos que António Gil, servente da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro, tendo sofrido esmagamento de um dedo quando no dia 14 de Agosto de 1927, ao serviço da mesma Companhia, descarregava um vagão de pedra, acordou com ela, em 6 de Janeiro de 1928, receber uma pensão anual de 121\$92, correspondente a uma desvalorização funcional de 15 por cento (acôrdo de fl. 5).

Mais tarde pediu o sinistrado ao Tribunal do Trabalho de Lisboa a revisão da pensão, por a considerar exígua, e procedeu-se, por isso, ao exame médico a que se refere o auto de fl. 12, em que se verificou: que o desastre produzira uma limitação dos movimentos da terceira sôber a segunda falange do dedo indicador da mão direita; que a terceira falange se apresentava sempre flectida sôber a segunda, e que o sinistrado se encontrava curado com uma desvalorização de 1 por cento.

Não deu resultado a tentativa de conciliação que consta do auto de fl. 15, e contestou a Companhia, a fl. 17, pretendendo que a pensão a fixar devia corresponder à desvalorização verificada de 1 por cento; ao que o sinistrado replicou, a fl. 19, sustentando que a desvalorização sofrida era superior a 15 por cento.

Foram julgadas legítimas as partes pelo despacho de fl. 21, que transitou em julgado, e procedeu-se ao julgamento da causa, como consta da acta de fl. 23, tendo sido, a fl. 24, proferida a sentença que considerou provada a desvalorização sofrida pelo sinistrado nos termos em que foi verificada pelo exame médico, fixando-a em 1 por cento; e, depois de dar como provado que era de 8\$50 o salário diário, condenou a companhia ré a pagar ao autor a pensão anual de 8\$50.

Desta douta sentença interpôs o autor recurso de revista para êste Supremo Tribunal, que foi recebido pelo despacho de fl. 27.

Com o visto do digno representante do Ministério Público nesta secção e com os demais vistos legais se procede a julgamento.

O que tudo visto e ponderado:

O recurso de revista interposto é o competente e foi interposto oportuna e legitimamente.

Considerando que os efeitos do desastre estão indicados com suficiente clareza no exam médico (auto de fl. 12), com que a sentença recorrida se conformou e que êles levam a concluir, à face da tabela Lucien-Mayet (5.ª edição, 1935, p. 15) aqui aplicável, que a desvalorização sofrida pelo sinistrado pode, com efeito, ser fixada em 1 por cento;

Considerando que se deu como provado que o salário diário do sinistrado era de 8\$50 e que a pensão fixada na sentença está de harmonia com êste salário e com a percentagem de desvalorização já indicada, tendo sido, por isso, fixada legalmente:

Negam, por estes fundamentos, a revista e confirmam para todos os efeitos a sentença recorrida.

Sem custas.

Lisboa, 21 de Abril de 1936. — *Francisco José Caeiro — J. Novais — Albino dos Reis.* — Fui presente, *Pedro Botelho Neves.*

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 13 de Maio de 1936. — O Secretário, *António Leite Cruz.*

Recurso n.º 188, em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, representante da Caixa de Socorros e Aposentações dos Empregados da mesma Companhia, recorrido Manuel Vilas Boas, e de que foi relator o Ex.^{mo} Conselheiro Dr. Domingos Luizelo Alves Moreir.

Acordam os do Supremo Tribunal Administrativo na secção do contencioso do trabalho e previdência social:

Vem o presente recurso da sentença de fl., que condenou a Caixa de Socorros e Aposentações dos Empregados da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal a reconhecer ao autor, Manuel Vilas Boas, o direito de receber, nos termos do artigo 8.º, § 1.º, dos seus estatutos, a pensão de reformas ou aposentação igual ao vencimento.

Dos autos se colige, em resumo, o seguinte:

O autor, sendo agulheiro de 1.ª Classe da mencionada Companhia e sòcio — há doze anos, segundo alega — da recorrente sofreu em 12 de Maio de 1934 um acidente de trabalho.

Nos seus articulados expõe, de essencial, que do acidente resultou a perda de um dedo da mão direita, rigidez do pulso direito com carácter permanente e outros graves defeitos que o impossibilitam de exercer o seu cargo ou outro qualquer que implique o uso do braço direito, impossibilidade verificada e julgada pela Direcção dos Serviços de Saude da Companhia, verificando-se por isso, as circunstâncias previstas no artigo 8.º, § 1.º, dos estatutos da ré para a concessão da reforma com pensão igual ao vencimento, que era de 16\$ por dia.

Em contrário, a ré expõe em sua impugnação que do acidente resultou a perda do dedo mínimo da mão direita, o que não impossibilita o autor de exercer o lugar de agulheiro nem outras funções dentro da Companhia, conforme o parecer da junta de saúde nos dois exames que lhe foram feitos, em 16 de Agosto de 1934 e 1 de Março de 1935, pois esta não o julgou inapto, mas sim apto apenas para serviço que não exija esforço da mão direita.

As partes produziram prova documental e testemunhal e procedeu-se a dois exames na pessoa do autor, o segundo dos quais no local das agulhas, convindo consignar as conclusões respectivas.

No primeiro, depois de indicarem as lesões observadas, os peritos, por unanimidade, respondem que o autor não pode utilizar «na totalidade» a mão e o braço direito, mas pode desempenhar o serviço que compete aos agulheiros de qualquer companhia ferroviário com sistema eléctrico ou de alavanca ligeira e reservam o seu juízo relativamente ao sistema de alavanca pesada.

No segundo, tendo o autor declarado que além do manejo das agulhas lhe competia engatar carruagens e ligar os respectivos foles, foram os peritos convidados a esclarecer também sôber a aptidão do autor para estes serviços, e disseram: quanto ao manejo das agulhas, disse o perito do autor que êste manjava com dificuldade as mais pesadas e a dificuldade seria agravada pela frequência do manejo, e os outros dois peritos que o autor podia manejar tôdas as agulhas, observando, por demais, que verificaram, no decurso da diligência, que a maior parte do pessoal costuma fazer êste serviço com a mão esquerda; quanto aos demais serviços, disse o perito do autor que êste não pode fazer os engates e só acompanhado pode ligar foles, e disseram os outros dois peritos que pode mesmo sòzinho fazer engates — embora com alguma dificuldade, na opinião do perito do juiz — e pode fazer o serviço de foles, não sendo sòzinho.

Da sentença, condenatória, como já se disse, deduzem-se os seguintes fundamentos de facto:

a) Que o cargo de agulheiro na Companhia do Norte habitualmente abrange vários serviços além do serviço das agulhas, mas sendo concordes nisso as testemunhas, são elas discordantes quanto ao número desses serviços e à frequência com que os agulheiros são chamados a desempenhá-los;

b) Que o autor exercia as funções de agulheiro e se sinistrou ao serviço da Companhia do Norte sem que tivesse responsabilidade grave no desastre;

c) Que sofreu lesões das quais resultou a limitação indicada nos informes médicos colhidos da junta de saúde da Companhia do Norte e nas respostas dos peritos para o cabal e normal desempenho das suas funções no cargo de agulheiro.

As partes minutaram e contraminutaram o recurso, foi ouvido o Ministério Público e, observados os demais termos, se procedeu ao julgamento em conferência.

Mostra-se oportunamente interposto o competente recurso de revista.

A recorrente argúe a sentença de julgar contra direito, essencialmente porque não vem provado que o recorrido fôsse julgado pela Direcção dos Serviços de Saúde impossibilitado de exercer o seu cargo e porque o seu cargo de agulheiro abrange apenas os serviços de manobra e conservação das agulhas, que está apto para exercer.

Preceituam os estatutos da Caixa recorrente, artigo 8.º, que os empregados julgados pela Direcção dos Serviços de Saúde permanentemente impossibilitados de exercer o seu cargo têm direito à reforma desde que contem mais de cinco anos de sócios da Caixa; o artigo 8.º, § 1.º, que se a impossibilidade fôr resultante de acidente em serviço ser-lhe-á concedida uma pensão igual ao seu vencimento, salvo quando o sinistrado tenha responsabilidade grave no acidente; o artigo 26.º que compete à administração da Caixa resolver sobre o estipulado no artigo 8.º

Tendo a Caixa recorrente, em sua impugnação, negado ao recorrido o direito à reforma nos termos do artigo 8.º, § 1.º, dos estatutos, proferindo a tal respeito um juízo definitivo, cumpria averiguar as circunstâncias que aqueles perceitos exigem, e que são:

Ter mais de cinco anos de sócios, estar permanentemente impossibilitado de exercer o seu cargo por virtude de acidente em serviço, não ter responsabilidade grave neste acidente.

A competência do Tribunal para conhecer das deliberações da administração da Caixa abrange, em princípio, os respectivos fundamentos, e este princípio não está prejudicado pela letra do artigo 8.º dos estatutos, visto as expressões «julgados pela Direcção de Saúde permanentemente impossibilitados» implicarem ali somente a necessidade de intervenção desta Direcção. Daí poderem formular-se por aquela forma os requisitos exigidos pelo artigo 8.º e seu § 1.º para o efeito do litígio.

Concordam as partes em que o reclamante exercia o cargo de agulheiro, sofre de uma incapacidade parcial para o trabalho, essa incapacidade resultou de acidente em serviço, não

teve responsabilidade grave nesse acidente e não discutem o número de anos durante o qual foi sócio da Caixa.

Não suscitam, portanto, dificuldade estes pontos.

As divergências surgem quando se pretende averiguar se aquela incapacidade produz a permanente impossibilidade de exercer o cargo.

Por agulheiro designa-se habitualmente o indivíduo que se ocupa no serviço de agulhas. Mas daí não resulta que, na organização dos serviços da Companhia do Norte, só aqueles serviços competem ao cargo de agulheiro de 1.ª classe.

Preciso será, por isso, averiguar à face dos perceitos regulamentares, quando os há, e da orgânica dos serviços da Companhia, quais os serviços que de maneira uniforme e normal são exercidos pelos agulheiros, para assim determinar as funções do cargo que exercem, distinguindo cuidadosamente estas de quaisquer outras que de maneira episódica, mais ou menos frequente, ou por acumulação transitória, mais ou menos demorada, alguns daqueles empregados exercam ao sabor das necessidades ou conveniências do momento em determinados locais das linhas.

Posta assim a questão, logo se deduz que em matéria de facto cumpre averiguar com precisão, para decidir sobre a matéria controvertida, as circunstâncias materiais seguintes:

1.ª Quais as lesões encontradas no reclamante e seus efeitos;

2.ª Quais os serviços que de forma uniforme e normal exercem os agulheiros de 1.ª classe da Companhia do Norte e a aptidão que exigem.

A qualificação destas circunstâncias materiais, em vista de determinar se constituem permanente impossibilidade de exercer o cargo, é matéria de direito.

A aliás douta sentença recorrida tocou estes pontos, mas não formulou conclusões precisas, suficientes.

Constata que o cargo de agulheiro habitualmente abrange outros serviços além do serviço das agulhas e que as testemunhas inquiridas divergem quanto ao número e à frequência com que esses serviços são prestados; não os enumera nem os classifica ou distingue em atenção aos caracteres que interessam de uniformidade e normalidade.

Constata que o reclamante sofreu lesões, que não enunha, e delas resultou a limitação indicada pelos médicos, cujos laudos não são conformes, aliás, para o cabal e normal desempenho das funções do cargo, que se ignora quais sejam e que optidão exigem.

A sentença mostra-se, portanto, insuficientemente motivada, o que impõe a anulação do julgamento, a fim de ser suprida tal deficiência.

Por estes fundamentos, concedendo provimento ao recurso, anulam o julgamento, a fim de a ele se proceder de novo em forma legal.

Lisboa, 28 de Abril de 1936. — Domingos Moreira — Ernesto Almeida — Francisco José Caeiro. — Fui presente, Frederico Macedo Santos.

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 27 de Maio de 1936. — O Secretário, António Leite Cruz.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Julho de 1896

Linha de Cascaes

Começou o verão, principiaram nos jornaes as lamentações ou as exigencias sobre o serviço d'esta linha, a menos rendosa e a mais cara em exploração que a companhia tem.

Uns querem já comboios ás 5 e meia da manhã para vêr se conseguem que alguém vá já principiando os banhos; outros — ou os mesmos — querem que o comboio páre a todo o momento ou, pelo menos, que páre n'um determinado ponto para evitar que dois passageiros por dia que vão tomar banhos n'um estabelecimento que fica a 400 metros d'uma estação, tenham o incommodo de andar esses 400 metros, embora com isso se incommode e se demore a viagem de 100 ou 200 passageiros que vão para Cascaes ou d'ali veem.

Pasmoso. E pasmoso tambem como se argumenta com as linhas estrangeiras, prova evidente que, quem com as linhas estrangeiras, prova evidente que, quem tal faz, ou nunca sahio de cá, ou lá por fóra não soube ver.

Não ha linha mais urbana do que o metropolitano de Londres que passa sob todas as ruas. Pois em todas ellas teria que parar se por lá houvesse declamadores como os nossos.

A linha de Cintura de Paris, a de Versailles, e de Saint Clou, teem apeadeiros, mas nunca a distancia inferior a 1 kilometro.

Ora de S. João do Estoril á estação do Estoril ha apenas 1.148 metro.

Os banhos da Póça ficam entre estas duas estações logo, a meio que ficassem, a maior distancia seria 574 metros, isto é, o que se anda em 5 ou 6 minutos, mas nem isso é, porque, segundo informação que buscámos na propria empresa, são 400 metros desde Estoril.

Para quê, pois fazer parar o comboio? Para dar importancia ao estabelecimento? Crêmos que para *réclame* gratuito é forte.

E depois, note-se, quem não tem que andar 400 metros ou mais para ir da estação ao ponto do destino ou vice-versa?

Qualquer casa nas ruas de Paço d'Arcos não fica a menos de 400 metros da estação; em Pedrouços, Cruz Quebrada, Oeiras, Estoril, Cascaes, succede o mesmo.

Um jornal lembrou, com toda a razão, que a solução, n'estes casos, é estabelecer um serviço de omnibus entre a estação do caminho de ferro e o local dos banhos.

O simples bom senso mostra que era o melhor.

Depois, estabelecendo-se ali um apeadeiro a companhia não podia deixar de cobrar pela estação seguinte — nada lucrava o passageiro do lado de Lisboa e o do lado de Cascaes pagaria 80 réis em 1.^a classe, 60 réis em 2.^a e 40 réis em 3.^a.

Ora, indo os passageiros ao Estoril pagam metade d'estes preços, logo a differença dá bem para o carro, tendo ainda a vantagem d'este ir leval-os e buscal-os á porta do estabelecimento.

Compara-se o sonhado apeadeiro da Póça com o de Barcarena! Só por graçaço!

Este fica a 2^k,200 de distancia da estação mais proxima, serve uma fabrica de pólvora pertencente ao Estado e é reputado de tal fórma de utilidade publica que o ministerio da guerra pagou a sua construcção.

A Póça fica apenas a 400 metros do Estoril!

Que se contente com o *réclame* que lhe fizemos.

A companhia nega-se a estabelecer ali o apeadeiro, não pelos pequenos gastos de construcção, mas principalmente pelo interesse do publico, que não veria com agrado que o demorassem na sua viagem para se satisfazer a um puro capricho dos pocistas.

O novo serviço de Cascaes vae começar brevemente. A companhia esforça-se por fazer comboios a contento do publico, sem olhar a interesses nem a augmento de gastos.

Pois apostamos em como toda gente protestará.

A tracção electrica em Lisboa

O negocio da tracção electrica vae em *bom caminho*, temos quasi a certeza d'isso, para que Lisboa não fique a cidade mais despresada da Europa. Se ella tem uma camara municipal que não olha a cousa alguma e, adorando as *cantigas* a ponto de fornecer as suas escolas de... operas, se deixa levar pelas (cantigas ou operas) da companhia carris, o ministerio do reino teve o bom criterio de a mandar para bom caminho.

A resolução do ministro foi que a adopção da tracção electrica precisa ser informada pelo ministerio das obras publicas antes de enviada ao do reino.

A camara ainda chegou a pensar em retrucar ao ministro «que sim senhor, que fosse elle approvando o contracto e o negocio em, principio, que nada se faria sem os projectos irem ás obras publicas» mas parece que, afinal, teve um momento lucido em que viu que a sahida era calva de mais, e encolheu a idea, limitando-se a mandar a questão a nova consulta do seu serviço technico, o qual, cremos, vae dar o seu parecer, fundado na ciencia, sobre... se se deve obedecer ou não ao ministro do reino.

É natural que a tecnologia d'esses serviços opine que sim, (e mesmo que resolva que não é a mesma cousa); o projecto irá, portanto, ás obras publicas e ahi temos bastante gente em quem confiamos que tal proposta não deixará de soffrer grandissimas modificações.

Ao mesmo tempo um facto se dá que nos deixa apprehensivos:

A companhia mandou vir de Inglaterra, e já, em parte, pôz em serviço, uns 30 carros novos, que, diga-se a verdade, são verdadeiramente bons como não os há melhores em parte alguma.

Ora este carros não são adaptaveis, sem grande dispendio, ao serviço por tracção electrica. É, pois, natural que se ella contasse com a adopção d'este systema em toda a rede, gastasse alguns contos de réis em material novo e bom, para lhe ficar quasi inutil em breve?

E portanto ponto de fé, para nós, que a companhia é a propria que, reconhecendo o seu erro, já não conta em estabelecer o cabo aereo *no centro da cidade* e feita essa modificação no projecto, como tanto a temos aqui aconselhado, a adopção do novo systema será uma vantagem em vez de um prejuizo para a capital.

Falsas declarações

Foi ha pouco condemnado no tribunal de Anadia em 40\$000 réis de multa, 60 dias de cadeia, sellos e custas, um commerciante do Porto o sr. A. M. de B. por ter incluido em umas remessas para Vizeu e Covilhã, declaradas como contendo drogas, uma porção de rastilho e capsulas para dynamite.

Não pareça que esta pena é demasiado forte para o crime de uma falsa declaração tendente a iludir o caminho de ferro realizando um transporte por preço muito inferior ao devido

Não se trata, n'este caso de defender o interesse mercantil da administração ferro-viaria, mas de assumpto muito mais importante — da segurança do publico — da vida dos passageiros contra a qual uma falsa declaração d'este genero, é um verdadeiro attentado, tão odioso quanto desastrosas podem ser as suas consequencias.

A estação expedidora não póde imaginar que dentro de uma modesta caixa de madeira vão matérias explosivas. Ao carregar-se esta, ao arrumal-a no wagon, durante o transito, por

motivo de um choque ou d'uma paragem brusca, a explosão pôde produzir-se e quantas victimas fará?

Não o quer saber o expedidor egoista que, para economizar uns tostões, assim põe em eminente risco tantas vidas. Justo é que a espada da lei o não poupe.

O que é facto, todavia, é que, apesar da vigilancia que os caminhos de ferro exercem e do rigor com que os tribunaes castigam as deliquentes, estes casos repetem-se a miudo.

As companhias dos caminhos de ferro de Hespanha

No dia 6 do corrente foi apresentado no parlamento hespanhol o projecto de lei referente ao auxilio a prestar por parte do estado ás companhias dos caminhos de Ferro de Alicante, Norte, Orense a Vigo, Andaluzes e Tarragona.

As bases d'este convenio são as mesmas que já aqui publicámos, em resumo, na pag. 183 do nosso n.º 204.

O projecto é precedido de um conciso, claro e bem elaborado relatorio em que se comparam as suas condições com as das anteriores propostas de lei apresentadas ás camaras e por ellas regeitadas em 1892 e 1894.

Estas datas, e a actual, provam que ha uma certa periodicidade de dois annos na renovação das tentativas do governo hespanhol de auxiliar as companhias a sahir das difficuldades com que ha muito lutam.

Resta ver se agora ainda a opposição levantada contra o projecto governamental fará que d'aqui a dois annos aido elle se repita.

A julgar pela leitura dos jornaes d'aquelle paiz parece que assim succederá.

Ou seja resultado de não profundarmos minuciosamente os consequentes resultados das medidas propostas, ou de desconhecermos outras circumstancias que concorrem para que ellas se transformem em prejuizos para o paiz, o caso é que não vemos razão para tão acerrima opposição a um projecto que reputamos de inadiavel necessidade se o visinho reino quizer evitar as consequencias de uma crise enorme que não se sabe a que effeitos chegará.

E o projecto, a nosso ver, tem a vantagem, sobre os seus anteriores, de, sem sacrificios pecuniarios para o thesouro salvar a industria ferro-viaria, evidentemente uma das mais importantes de um paiz e da qual a maior parte das riquezas publicas tanto dependem para o seu desenvolvimento.

E n'essa proposta, além disso, ainda se salvaguardam varios interesses, taes como os da industria sidirurgica, em

adeantado grau de desenvolvimento, elevando-se os direitos de entrada, ou creando-os onde elles não existiam, para os materiaes importados; os da agricultura, obrigando as companhias a uma consideravel redução de preços nas tarifas de cereaes, farinhas, vinhos, carvões, gados, instrumentos agricolas e adubos; e finalmente todo o trabalho nacional, reduzindo a 50 por cento o preço do transporte de operarios e trabalhadores.

Ha ainda a vantagem da unificação dos preços das tarifas geraes, vantagem, é certo, platonica em determinados casos, mas em muitos outros effectiva, porque muitos ha em que a applicação d'esta tarifa é mantida, apesar do sem numero de tarifas especiaes que cada companhia tem em vigor.

Em troca o estado proroga as concessões das differentes linhas, unificando a data do seu fim em um de julho de 1890.

É este o ponto mais combatido do projecto, sendo tambem o unico que offerece uma vantagem ás companhias de molde a compensal-as dos sacrificios que lhes são impostos e permittir-lhes sahir da situação em que se acham.

Com esta prorogação, que em raros casos attinge 30 annos, as companhias poderão conseguir dos seus crédores a ampliação do praso da amortização dos titulos de juro fixo e assim diminuir os seus encargos annuaes dividindo-os por maior numero de annos.

Representa isto um encargo para o thesouro?

Certamente que sim, porque espaça mais o praso em que o estado entrará na posse das linhas ferreas hoje em exploração por companhias, mas esse sacrificio deve ser reputado de pequena importancia, em face dos beneficios que trará ao presente, no levantamento do credito de tão importantes companhias, e do largo praso em que a reversão d'esses valores para o estado se tornará effectiva mesmo pelas concessões actuaes.

E outra razão ainda ha que o ministro não cita no seu relatorio mas que não é pouco ponderavel no caso sujeito.

As differentes linhas que constituem cada rede são resultado de concessões differentes em differentes datas.

Ora, como se sabe revertendo ellas para o estado á proporção em que as concessões terminam, a liquidação seria trabalhosa e difficil, tão complicadas se tornam, no fim de 99 annos as relações entre umas e outras linhas exploradas por uma mesma companhia. Não se pôde suppor que encargos resultarão para o thesouro tornar-se, em determinada epocha, dono de uma linha rodeada de outras que ainda por um largo praso são exploradas por companhias.

ANTIGOS COMBATENTES CATÓLICOS

Assisti em massa ao CONGRESSO

Peregrinação Internacional da PAZ em LOURDES

Nos dias 11, 12, 13, 14 e 15 de Setembro de 1936

Organizado pela Liga dos Padres, Antigos Combatentes (P. A. C.)

Secção portuguesa: Sob a presidência de

Sua Eminencia Reverendissima o Senhor Cardeal Patriarca

e com a assistência do **VENERANDO EPISCOPADO PORTUGUÊS**

Director Nacional: **Sua Excelência Reverendissima o senhor BISPO DE BEJA**

Antigo Capelão-Chefe do C. E. P.

Na secção portuguesa podem inscrever-se todos os católicos que participem dos ideais da Paz

Pedir indicações ao: **Secretariado do Congresso-Peregrinação da Paz — Praça dos Restauradores, 13**

LISBOA

Telefone 23188

AVISO IMPORTANTE: Só as pessoas que se inscreverem neste Congresso-Peregrinação, poderão assistir ás cerimónias em Lourdes. Nos dias 11, 12 e 13 de Setembro, a Gruta e o recinto estão exclusivamente destinados às cerimónias da P. A. C.



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.
Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,
Sevran (Seine-et-Oise) France

LUSALITE

*Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos,
isolamentos, etc. Canalizações de agua, gaz e vários produtos
químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes
subterraneas electricas e telefonicas, etc.*

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DE S. NICOLAU, 123 — LISBOA — Telefones 23948 e 28941

Enderêço telegráfico: LUSALITE

FASSIO, L.^{DA}

Motores industriais "Crossley", a oleos e a gaz pobre, terrestres e maritimos. — Locomoveis e Caminheiras "Clayton". — Tractores "Oliver-Hart-Parr" e "Allis-Chalmers-Monarch" a petroleo e a oleos, de rodas ou de rasto contínuo. — Camions "Condor" a oleos. — Correias de transmissão "Goodrich", para todas as industrias. — Debulhadoras "Clayton" e "Ajuria". — Maquinas agricolas e productos para a Agricultura.

LISBOA — Rua Jardim do Regedor, 20

PORTO — Praça da Liberdade, 53-1.º

BEJA — Largo da Feira

Use



BICICLETA APÍLIA

A única bicicleta que se vende em Portugal, garantida por dês anos, montada com tobagem RENOLDES.

É a maquina perferida pelos principais áses do ciclismo.

Assessórios e reparações

Pinturas garantidas

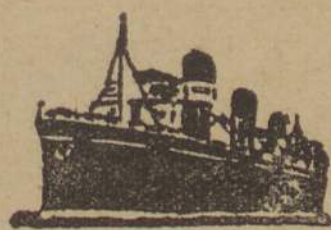
João Ferreira

31, RUA FEBO MONIZ, 35, LISBOA

PASSAGENS

E

PASSAPORTES



Para todos os portos da América do Sul, do Norte e países da Europa

TRATA O AGENTE HABILITADO

ANTONIO TOMÉ D'OLIVEIRA

Rua dos Remolares, 6, 1.º Dt.º (Ao Cais do Sodré)

Telef. 2 6909-Lx.ª

C O R D Y

A MELHOR ESPINGARDA

DE

CAÇA E STAND

REPRESENTANTE EM PORTUGAL

A. Montez

Praça D. João da Camara, 3

LISBOA

Tinta Anti-Corrosiva

CARSON'S

A tinta mais resistente para tôdas as obras de GRANDE ENGENHARIA

DEPOSITÁRIOS

MÁRIO COSTA & C.ª L.ª

Rua do Almada, 30-1.º e 2.º — PORTO — Telefone 2571

M. Gordon, L.^{da}

Armazem de Quinquilherias — Cutelarias, Brinquedos, Isqueiros, Lanternas, Pilhas, Pentes, Travessas, Oculos, Canetas, Lapiseiras, Boquilhas, etc.

IMPORTAÇÃO DIRECTA

SEMPRE NOVIDADES

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

103, R. dos Fanqueiros, 105--LISBOA--Telefone 2 8389

JOAQUIM RAMALHO

Compra e Venda de Propriedades

— Recebimentos de Rendas, Hipo-

técas e Trespases —

COMISSÕES e CONSIGNAÇÕES

ROSSIO, 93, 1.º D. — TELEF. 2 8421

LISBOA

EXTINTOR DE INCENDIOS



SALVANTE

FABRICAÇÃO NACIONAL

- O mais prático
- O mais seguro

Não tem válvulas nem torneiras

SIMPLES-SEGURO
ECONÓMICO

O EXTINTOR

SALVANTE

foi oficialmente aprovado para uso da Marinha de Guerra e pela Direcção da Marinha Mercante para uso de navios mercantes

DÃO-SE FACILIDADES DE PAGAMENTO

Extintores "PRIMEX"

Pistolas "ANTIFYRE"

Para Automóveis e Camionetas
Teatros e Cinemas
e Antifyre Pum

CONSULTE:

F. ROSA PÊGA

Rocio, 93, 1.º D.

Telefone 2 2450

L I S B O A

Fabricam-se dois tipos
Marinha e Industrial
e qualquer outro
tipo de encomenda

MÁQUINAS
E
FERRAMENTAS

Espalhadeiras

Reaquecedores

Sopradores

Carros de mão em ferro

Picaretas

Pás

Enxadas

Escovas de piassaba

Escovas de aço

Relógios ZENITH para o controle

de veículos e toda a espécie

de máquinas

etc., etc., etc..

INDÚSTRIA NACIONAL

ENTREGAS IMEDIATAS

Oliveira & Côte Real, L.ª

Rua dos Fanqueiros, 62, 1.º

L I S B O A

Telefone: 2 0646

Telegramas: CORAL

MAYBACH

UNICO AGENTE
CARLOS CUDELL GOETZ,

PR. DA ALEGRIA, 65

L I S B O A

TELEFONE: 2 3 8 3 1

TELEGRAMAS: CARDELETZ

"A Nova Loja de Candeeiros"



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

R. Horta Sêca, 9-LISBOA-Tel. 2 2942

Sociedade Anónima

BROWN, BOVERI & C.^{IE}

BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

*A firma que instalou o maior
número de kilowatts nas Cen-
trais Eléctricas Portuguesas—*

*A firma que montou o maior
número de turbinas a vapor
em Portugal.*

Representante geral:

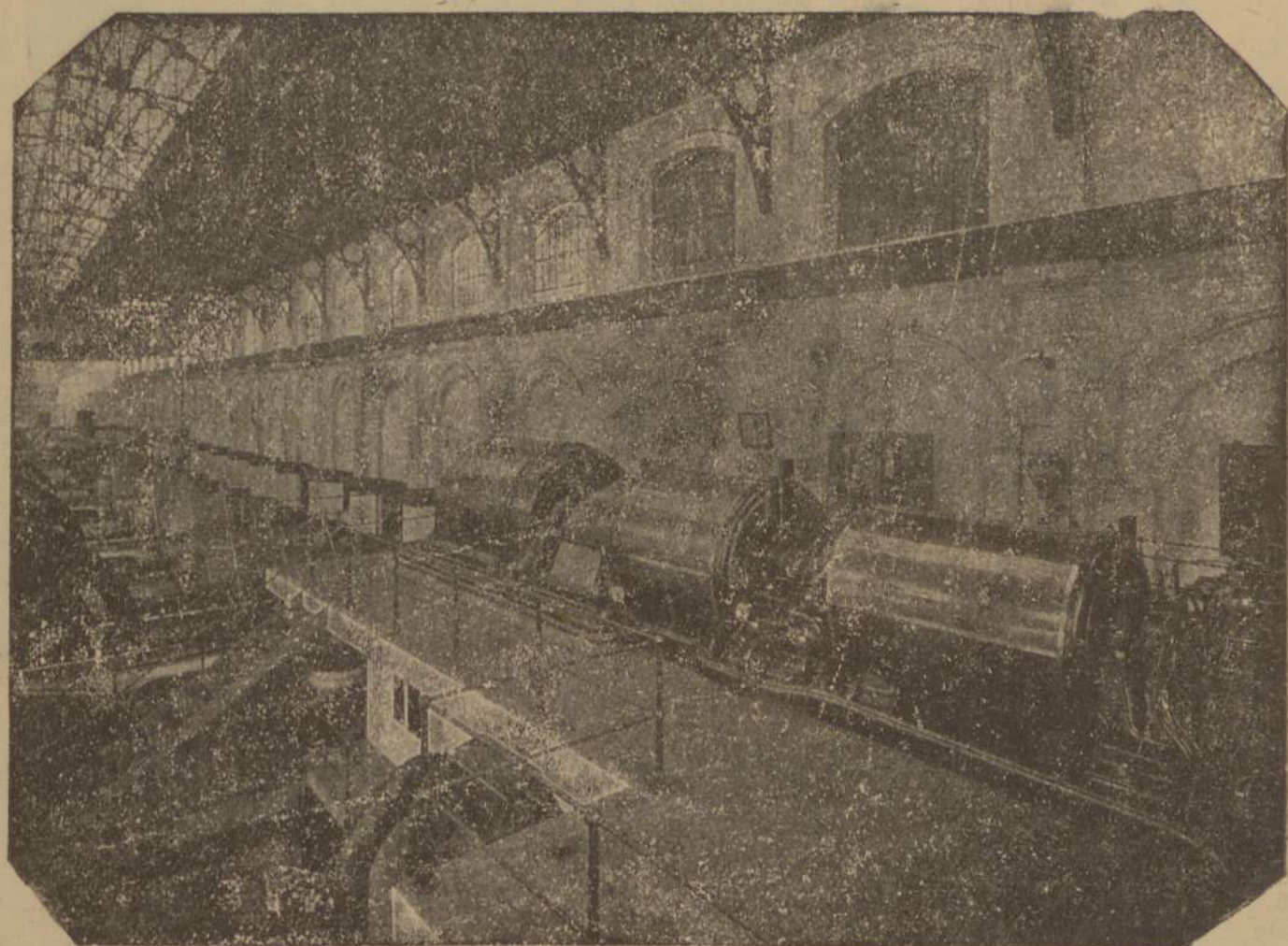
EDOUARD

DALPHIN

ENGENHEIRO-
DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manoel, 191-2.º

p o r t o



O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos
da Companhia Carris de Ferro do Porto



E U R O P Ê A

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCÊNDIO

SEGUROS MARITIMOS

SEGUROS DE CAUÇÕES

SEGUROS DE AUTOMOVEIS

SEGUROS DE ACIDENTES DETRABALHO

SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS

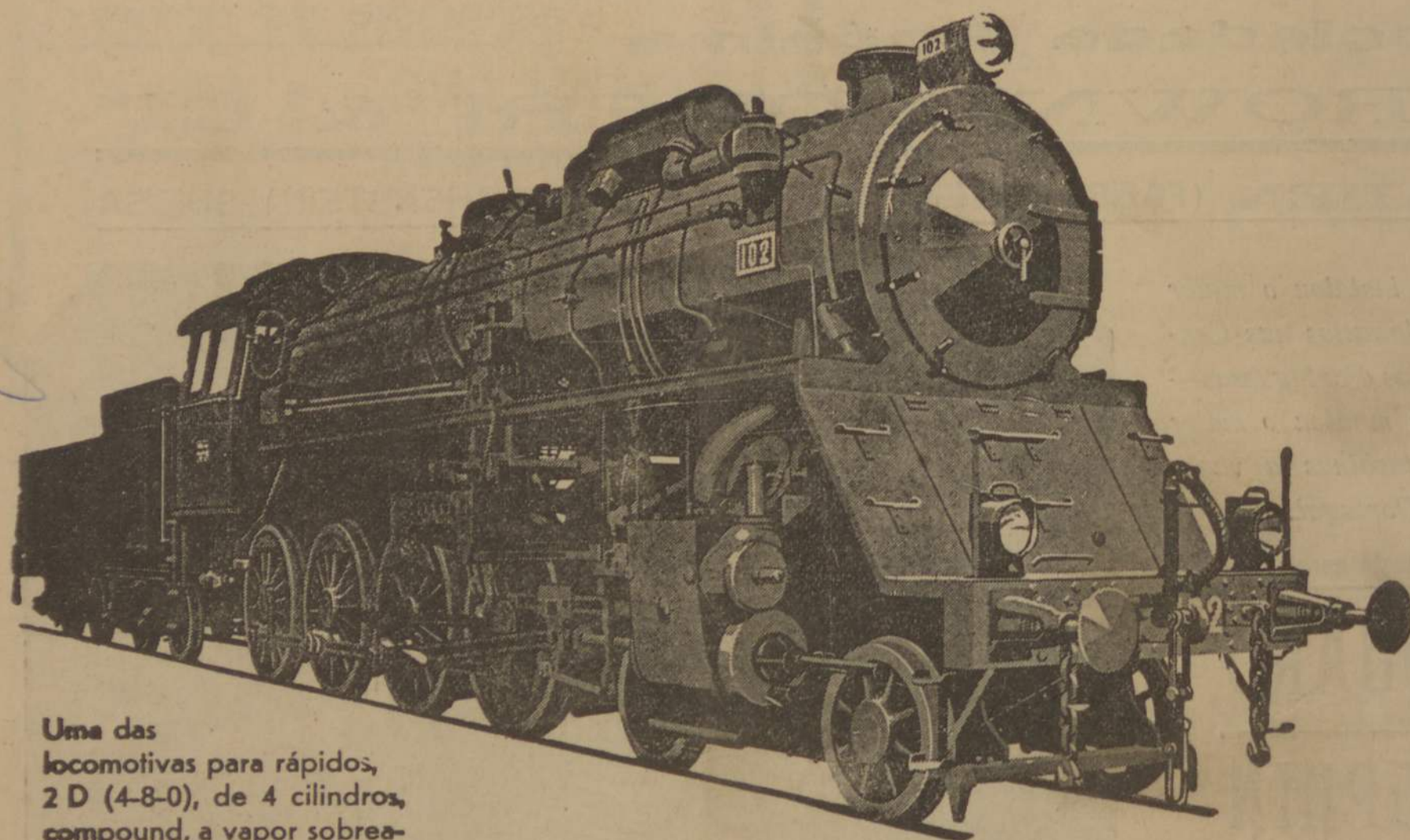
SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS

SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL

SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

SÉDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1.º -- TELEFONE 2 0911



Uma das
locomotivas para rápidos,
2 D (4-8-0), de 4 cilindros,
compound, a vapor sobrea-
quecido, (para bitola de
1670 m/m) da Companhia
dos Caminhos de Ferro Por-
tuguêses da

BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A. G.

Mais de 200 locomotivas «Henschel»

circulam nas linhas Portuguesas da Metropole e do Ultramar

Há já mais de meio século

que as locomotivas «Henschel» são conhecidas e preferidas
em Portugal e suas Colónias, onde se tem qualificado.

Todos os «EXPRESSOS» e «RAPIDOS» são rebocados
em Portugal por LOCOMOTIVAS «HENSCHEL»



REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA